
JOURNEE NATIONALE DE REFLEXION SUR LES "REGLES DE ROTTERDAM", LE 16 NOVEMBRE 2010 A L'HOTEL SAWA A DOUALA

Sous le haut patronage du Ministre d'Etat chargé des transports, avec la collaboration technique de la Commission des Nations Unies sur le Droit Commercial et International (CNUDCI), le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) a organisé, le mardi 16 novembre 2010 à l'Hôtel SAWA à Douala, une journée nationale de réflexion sur les "Règles de Rotterdam".

L'objectif de cette journée de réflexion était d'amener les principaux acteurs de la chaîne logistique et du commerce extérieur à se prononcer sur les incidences que la nouvelle convention est susceptible de générer sur leurs professions respectives afin d'éclairer les pouvoirs publics sur l'éventualité d'une ratification de la nouvelle convention.

Ont eu à intervenir :

- le Professeur Philippe DELEBECQUE, agrégé des facultés de droit, enseignant à l'Université de Paris I, Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), membre du jury de la soutenance de thèse de Doctorat de Maître Gaston Ngamkan et Délégué de la France au Groupe de travail III (Droit des transports) de la CNUDCI. Cet éminent Professeur a présenté un brillant exposé sur les enjeux de la nouvelle convention ;
- le Professeur Victor Emmanuel BOKALLI, agrégé des facultés de droit et doyen de la faculté des sciences juridiques et politiques de l'Université de Yaoundé II. A la suite de son homologue précité, le doyen BOKALLI s'est attardé sur les incidences d'une éventuelle entrée en vigueur des "Règles de Rotterdam" pour les pays africains. Il a notamment mis en évidence les avantages et inconvénients de la nouvelle convention.

A la suite de ces deux célèbres universitaires, d'autres intervenants des administrations et divers corps de métiers suivants ont été conviés à émettre leurs opinions sur la convention :

- Ministère du commerce ;
- Ministère des finances ;
- Ministère des transports ;
- Ministère de la justice ;
- Barreau du Cameroun ;
- chargeurs ;
- commissionnaires agréés en douane ;
- transporteurs maritimes ;
- transporteurs routiers ;
- transporteurs ferroviaires ;

- transporteurs aériens ;
- acconiers ;
- transitaires ;
- commissaires aux avaries ;
- assureurs ;
- banquiers...

Le point de vue du Barreau a été présenté par Maître Gaston NGAMKAN.

Dans les développements ci-après seront présentées les grandes lignes des communications des professeurs DELEBECQUE et BOKALLI, ainsi que celle de Maître Gaston NGAMKAN.

I-

Prenant la parole en premier, le Professeur Philippe DELEBECQUE a mis en exergue les atouts de la nouvelle convention par rapport au droit existant, droit passablement éclaté, selon lui, compte tenu de la multiplication des textes applicables (Règles de La Haye, Règles de La Haye Visby et Règles de Hambourg) et des renvois aux lois nationales compétentes lorsqu'aucun texte international n'a voix au chapitre.

Pour l'honorable Professeur, bien qu'il ne soit pas parfait, étant avant tout un texte de compromis, le texte de la Convention de Rotterdam réalise un progrès considérable par rapport au droit existant, raison pour laquelle les Etats doivent s'engager dans la voie de la ratification de la nouvelle convention. Car, on voit mal les Nations Unies, seule instance légitime sur le plan international, remettre sur le métier leur ouvrage. En outre, il serait absurde de rajouter une strate supplémentaire dans la législation déjà suffisamment complexe du droit des transports maritimes.

Tout d'abord, les Règles de Rotterdam contribuent à clarifier nombre de questions posées par le droit international des transports maritimes. A titre d'exemple, l'article 6 précise que la convention s'applique aux contrats dans le transport de lignes régulières, à l'exclusion des contrats couverts par une charte-partie et des contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire (slot charters). Toutefois, le paragraphe 2 de l'article 6 vient quelque peu modifier la donne en ajoutant que, si la convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière, elle reste applicable aux contrats couverts par un document de transport et qui ne sont pas des chartes-parties ou des contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire ; ce qui revient simplement à dire que la convention laisse de côté, comme par le passé, les affrètements au voyage, quels qu'ils soient, sous réserve des transports accomplis dans le cadre de ces affrètements et couverts par des documents de transport (cf. "*Bill of Lading to be used with charter party*").

De même – et c'est éminemment important, l'article 17 réaffirme formellement que la responsabilité du transporteur est engagée de plein droit, en cas de perte ou d'avarie dûment établie, tout en organisant un système de renversement du fardeau de la preuve : le transporteur peut se libérer en prouvant que le dommage ne lui est pas imputable à faute ou

encore que ce dommage s'explique par tel ou tel cas excepté, l'ayant droit à la marchandise pouvant à son tour renvoyer la balle dans le camp du transporteur en prouvant que le dommage a pour cause la faute de ce dernier ou provient de tel ou tel événement non considéré comme un cas excepté par la convention. L'ayant droit à la marchandise peut également réintroduire la responsabilité du transporteur en prouvant que le dommage a, effectivement ou probablement, pour origine l'innavigabilité du navire, le transporteur pouvant à nouveau se libérer, à charge pour lui de prouver qu'il a satisfait à ses obligations. On assiste ainsi à une sorte de jeu de ping-pong dans lequel la charge de la preuve passe tantôt de la victime des pertes et au transporteur. Ce système apparaît, sans conteste, plus clair que celui qui résulte des Règles de La Haye Visby et même des Règles de Hambourg dont la formulation de l'article 5 est sujette à interprétation et, par suite, source d'insécurité juridique.

Par ailleurs, on note que la "*partie exécutante maritime*", notion qui de fait vise l'entrepreneur de manutention et le transporteur substitué, entre remarquablement dans la terminologie du droit des transports, étant précisé que ces acteurs de la chaîne logistique sont soumis au même statut, au même régime juridique que le transporteur lui-même (art. 19).

Il convient de relever également que le plafonnement de la dette de réparation du transporteur ne s'applique pas seulement aux pertes et avaries, mais concerne aussi tous les dommages provenant de l'inexécution par le transporteur de ses obligations définies par la Convention (art. 59), le déplafonnement n'étant acquis qu'en cas de faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable du transporteur (art. 61).

Pareillement, les questions de procédure sont clarifiées. En effet, si comme dans les Règles de Hambourg le "*time for suit*" (art. 62) est fixé à deux ans, il reste cependant que ce délai n'est susceptible ni d'interruption, ni de suspension ; ce qui signifie, en clair, qu'il s'agit d'un délai préfix et non plus d'un délai de prescription comme dans le droit actuel.

Les Règles de Rotterdam ne se bornent pas à clarifier certaines situations, elles contiennent également d'intéressantes innovations qui répondent aux attentes des professionnels. Les Règles de Rotterdam ont notamment jugé utile de couvrir, si les parties le souhaitent, le "*door to door transport*" (transport porte-à-porte) et non plus exclusivement, comme c'est le cas aujourd'hui, le "*port to port transport*". Sans être multimodale, la nouvelle convention organise ce que l'on pourrait appeler le "*transport maritime plus*". Elle s'applique en principe aux voyages maritimes, mais rien ne s'oppose à ce que le transporteur maritime propose à son client d'assumer les trajets terrestres qui précèdent ces voyages ou les suivent (pré ou post acheminement terrestre). Si le client accepte cette formule, l'intégralité du transport sera couverte par les Règles de Rotterdam. Mais, parce que lesdites règles peuvent entrer en conflit avec d'autres conventions censées s'appliquer pendant ces périodes terrestres, les rédacteurs des Règles de Rotterdam ont prévu des garde-fous, notamment l'article 82, texte qui réserve l'application des conventions multimodales existantes – dont le fameux article 2 de la CMR (transport de marchandises par route)¹, et l'article 26 qui précise que les Règles de Rotterdam

¹ C'est l'exact pendant de l'article 22 de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route.

doivent baisser pavillon devant la Convention de droit matériel et impérative applicable lorsqu'une perte, une avarie ou un retard survient pendant la période ante ou post acheminement ; en d'autres termes, les Règles de Rotterdam retiennent le système réseau ("*network system*") pour régler les questions de responsabilité susceptibles de se poser.

Les Règles de Rotterdam portent ensuite une grande attention aux documents de transport, un chapitre entier étant dédié aux documents électroniques de transport (chap. 3), de même qu'est posée une règle claire et nouvelle consacrant l'équivalence du document papier et du document électronique en ces termes : "*l'émission, le contrôle exclusif 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*" (art. 8.2). C'est une innovation dont tous les professionnels et praticiens peuvent se féliciter.

Les Règles de Rotterdam se sont préoccupées, par ailleurs, de renforcer les obligations fondamentales du transporteur. Ainsi, par exemple, l'obligation d'assurer la bonne navigabilité du navire est désormais une obligation continue (art. 14) ; ce qui est de nature à satisfaire aux impératifs de sécurité maritime.

Dans le même esprit de modernisation des règles maritimes, les seuils de réparation ont été rehaussés, puisqu'ils sont portés à 3 DTS par kilogramme et à 875 DTS par colis. Le transport en pontée est désormais dûment envisagé, en particulier le transport en pontée des conteneurs : l'article 25 prévoit très opportunément que les marchandises peuvent être transportées en pontée si le transport s'effectue sur des ponts spécialement équipés pour transporter des conteneurs.

La convention ne s'est pas contentée de renforcer les obligations du transporteur : par souci d'équilibre, par raison aussi, elle s'est intéressée aux obligations du chargeur. Tout d'abord, le chargeur doit en principe remettre les marchandises prêtes pour le transport et les remettre dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu (art. 27). Le chargeur doit ensuite fournir au transporteur toutes les informations, instructions et documents concernant les marchandises et nécessaires pour assurer la manutention, le transport et faire que ces opérations répondent aux exigences légales et réglementaires requises (art. 29). Le chargeur doit, en outre, communiquer au transporteur toutes les informations nécessaires pour l'établissement des données du contrat (art. 31) et faire toutes les déclarations qui s'imposent s'agissant des marchandises dangereuses (art. 32). Dans les deux premiers cas, la responsabilité du chargeur s'apprécie en termes d'obligation de moyen ; d'où l'obligation de rapporter la faute du chargeur. Dans les deux autres cas, la responsabilité est appréciée plus sévèrement, sans doute en termes d'obligation de résultat, voire de garantie. Mais, dans les deux situations, la réparation n'est pas plafonnée : elle est, comme en droit commun, intégrale. On ajoutera que la convention soumet le chargeur documentaire (en fait le vendeur FOB) au même statut que le chargeur contractuel (art. 33). Il en va de même du porteur du document de transport (art. 58.2).

Pour terminer, le Professeur DELEBECQUE s'est attaché à minimiser, voire à désamorcer les critiques formulées à l'encontre de la nouvelle convention. Ainsi, à ceux qui ont dénoncé la

complexité, la complication, la longueur et la désuétude du système de responsabilité, le Professeur répond que les rédacteurs des nouvelles n'ont pas voulu bouleverser le système actuel de responsabilité du transporteur qui est globalement bien admis ; ils ont simplement cherché à le clarifier et à le toiletter. D'où le maintien du système des cas exceptés, auquel les juristes de la "common law", au demeurant, tiennent particulièrement.

Quant à ceux qui ont insisté sur le déséquilibre entre les droits et obligations du transporteur et du chargeur, tout en concédant que les Règles de Rotterdam instituent de nouvelles sources de responsabilité du chargeur et que la responsabilité de ce dernier n'est pas limitée contrairement à celle du transporteur, le Professeur observe que, malgré de nombreuses discussions, il n'a pas été possible de trouver un paramètre de limitation satisfaisant. D'où les articles 27 et suivants. Et le Professeur de relever, avec allant et satisfecit, le souci des Règles de Rotterdam d'assurer aux chargeurs des contreparties de leur responsabilité sans borne, contreparties dont voici le catalogue : renforcement des obligations du transporteur, suppression de la faute nautique, possibilité d'action directe contre la partie exécutante maritime, augmentation des plafonds de réparation, réglementation précise de la livraison et nullité de toutes les clauses d'exonération, aussi bien les clauses relatives à la responsabilité que les clauses relatives aux obligations (art. 79).

Relativement à la question des contrats de volume, qui pour certains sont de nature à générer des abus par cela seul qu'ils seraient conçus au seul avantage des compagnies maritimes et marqueraient ainsi, à travers de larges exonérations de responsabilité, un retour inopportun aux "*negligence clause*" du 19^e siècle, le brillant orateur a lénifié cette critique en se fondant précisément sur les conditions de forme et de fond auxquels sont subordonnées les dérogations à la Convention. Les dérogations ne peuvent être contenues dans des documents types à l'instar des documents pré-imprimés ou pré-rédigés. Ces dérogations doivent être contenues dans des contrats qui ne sont pas des "*contrats d'adhésion*" (art. 80.2.d). De plus, le chargeur doit avoir été mis en mesure de contracter dans des conditions habituelles et doit avoir exprimé un choix clair et éclairé en faveur de la dérogation. Pour ce qui est à présent des conditions de fond, il est indiqué que les contrats de volume ne sauraient déroger aux obligations fondamentales du transporteur (assurer la bonne navigabilité du navire) comme du chargeur (déclarations en vue d'établir les données du contrat et déclarations concernant les marchandises dangereuses). Autrement dit, les "*supermandatory provisions*" ont été prévues et donc les garde-fous ne manquent pas.

Aux yeux du Professeur DELEBECQUE, une seule critique paraît trouver grâce. C'est celle qui est faite à l'égard des dispositions sur l'arbitrage, dans la mesure où la Convention permet aux parties de ne pas respecter la convention initiale d'arbitrage, notamment quant au siège désigné (art. 75.2). Mais, quelque pertinente qu'elle puisse apparaître, cette critique demeure de portée éminemment ténue. En effet, il est très probable que le chapitre sur l'arbitrage, dont l'entrée en vigueur est subordonnée à une déclaration des Etats concernés (système d'*opting-in*, art. 78), restera lettre morte.

Pour conclure, bien qu'il reconnaisse que ces nouvelles règles sont loin d'être parfaites, puisque souvent lourdes et parfois difficiles à comprendre, le Professeur souhaite plein succès

aux Règles de Rotterdam. Car, relève-t-il, ces règles s'inscrivent dans une perspective de modernisation du droit de transport maritime et, tout compte fait, respectent l'équilibre que l'on est en droit d'attendre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. C'est aussi un texte de compromis qui intègre de nombreux points de vue et conceptions. Il doit être expliqué, commenté dans un esprit constructif et requiert certainement beaucoup de pédagogie. C'est à ce prix que les Règles de Rotterdam deviendront le droit du 21^e siècle.

II-

A la suite de son alter ego parisien, le Doyen Victor Emmanuel BOKALLI a passé au crible les avantages et inconvénients des Règles de Rotterdam pour les pays africains, ces points étant examinés à l'aune des Règles de Hambourg.

A l'orée de son exposé, le Professeur commence par rappeler la genèse des Règles de Rotterdam en partant du régime qui prévalait avant l'entrée en vigueur de la Convention Bruxelles de 1924, régime qui favorisait exclusivement et outrageusement le transporteur maritime, puisque ce dernier était libre de se protéger par de multiples clauses d'irresponsabilité, clauses dont la validité était reconnue en jurisprudence. Puis, le Professeur s'attarde sur les avancées réalisées par la Convention de 1924, instrument inspiré du "*Harter Act*" américain de 1893, premier texte à avoir consacré la nullité des clauses d'exonération du transporteur. Bien que modifié en 1968 et en 1979, la Convention de Bruxelles n'a toujours pas trouvé écho auprès des pays en développement, chargeurs pour l'essentiel, qui ont continué à s'estimer lésés par le droit maritime international. Fortement majoritaires dans les institutions des Nations Unies en charge de l'élaboration du droit maritime international (CNUCED et CNUDCI), ces pays – qui constituaient le groupe des 77 - vont donc peser de tout leur poids numérique dans l'élaboration d'une nouvelle convention, laquelle sera adoptée le 31 mars 1978 sous le nom de Règles de Hambourg.

Cette convention alourdit sensiblement la responsabilité du transporteur maritime. En effet, tout en maintenant le principe de la responsabilité de plein droit du transporteur, la nouvelle convention fait perdre au transporteur le bénéfice de nombreux cas exceptés (dix huit sous l'empire de la Convention de Bruxelles) dont notamment l'insupportable faute nautique. De même, cette convention augmente le plafond monétaire de la réparation due par le transporteur. Le nouveau texte aggrave, par ailleurs, le sort du transporteur sur de nombreux points (élargissement de son champ d'application par l'intégration dans son giron non seulement des phases terrestres ante et post transport maritime, mais aussi du transport des animaux vivants et surtout du transport en pontée ; sanction du retard dans la livraison de la marchandise, allongement des délais de réserve et de prescription ; neutralisation des effets pervers des clauses attributives des juridictions par l'ouverture à l'ayant droit à la marchandise d'un éventail de juridictions potentiellement compétentes).

Fort du caractère peu attractif à l'égard des transporteurs du régime mis en place par le nouveau texte, les pays occidentaux, essentiellement transporteurs, vont mener une véritable campagne de boycottage, de sorte qu'au final, la Convention de Hambourg ne connaîtra qu'un succès relatif, avec seulement trente deux ratifications à ce jour.

Conscients du faible rayonnement de cette convention, la communauté maritime internationale va engager des travaux de réflexion en vue de l'adoption d'un texte de transaction universellement accepté. Au bout de six années de travail, une nouvelle convention sera adoptée à New York, le 11 décembre 2008, sous les auspices de la CNUDCI et, selon la volonté de ses auteurs, sera dénommée Règles de Rotterdam.

Ce rappel historique fait, le Doyen BOKALLI examine en profondeur les avancées certaines des Règles de Rotterdam avant de se pencher sur ce qu'il a appelé des "*reculades importantes*".

Au titre des avancées, le Professeur doyen distingue les acquis traditionnels et les acquis nouveaux. Et, au titre des acquis traditionnels, il sous-distingue ceux qui sont préservés en l'état et ceux qui connaissent quelques améliorations.

Parmi les acquis maintenus préservés en l'état, le Professeur cite la réglementation du transport en pontée que la Convention de Bruxelles a exclu de son champ d'application, mais que les Règles de Hambourg, qui ambitionnaient déjà de moderniser le droit des transports maritimes, ont décidé de soumettre à leur empire. Les Règles de Rotterdam se situent dans le droit fil de l'évolution amorcée par leurs devancières de Hambourg.

Le Professeur BOKALLI vise ensuite le régime de responsabilité du transporteur avec le maintien de la présomption de livraison conforme lorsque l'ayant droit à la cargaison n'a pas émis des réserves dans le délai légal. Cette présomption n'entraîne pas pour l'ayant droit à la marchandise déchéance du droit d'agir contre le transporteur, mais emporte tout simplement renversement de la charge de la preuve. Déjà admise par la Convention de Bruxelles de 1924, puis reprise par les Règles de Hambourg, cette présomption est également retenue par les Règles de Rotterdam qui disposent, en leur article 23 (2), que : "*l'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subis par les marchandises en vertu de la présente Convention...*".

Par ailleurs, comme les Règles de Hambourg, les Règles de Rotterdam (art. 62.1) rallongent le délai pour agir contre le transporteur maritime ("*time for suit*") en le portant de un à deux ans, de même qu'elles ôtent toute nocuité aux clauses attributives de compétence en ouvrant aux intérêts cargaison un large éventail de choix des juridictions potentiellement compétentes pour connaître de leurs actions.

Au nombre des acquis préservés avec amélioration, le Doyen BOKALLI relève l'extension considérable du domaine d'application des Règles de Rotterdam. En effet, cette Convention ne se contente pas d'intégrer dans sa sphère d'application les phases terrestres du transport maritime comme l'ont fait les Règles de Hambourg, elle prend en compte la dimension multimodale du transport international.

De même, le Professeur souligne la réévaluation du taux de réparation du préjudice subi par l'ayant droit à la marchandise du fait des dommages ou du retard de livraison. Ce taux passe, en effet, de 835 DTS à 875 DTS par colis et de 2,5 DTS à 3 DTS par kilogramme, étant

précisé que ces plafonds jouent non seulement en cas de perte et de dommages survenus aux marchandises, mais également en cas de dommages consécutif à un manquement du transporteur à ses obligations prévues par la Convention. En cas de retard de livraison, à l'instar des Règles de Hambourg, les Règles de Rotterdam fixent la limite de réparation à deux fois et demi le montant du fret.

Sous la rubrique des acquis préservés avec une plus-value, le Professeur note le meilleur encadrement de certaines obligations du transporteur, notamment l'obligation faite à ce dernier d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité. Alors que sous le régime de la Convention de Bruxelles, le transporteur n'était tenu de cette obligation que "*avant et au début du voyage*", sous l'empire des Règles de Rotterdam, cette obligation est continue, puisque elle existe "*avant et pendant le voyage*".

En ce qui concerne les acquis nouveaux, le Doyen BOKALLI mentionne la prise en compte de l'évolution technologique par la reconnaissance des documents électroniques de transport qui peuvent être émis sous forme négociables (art. 8). En effet, à la différence des Règles de Hambourg, lesquelles sont peu prolixes à l'égard des documents de transport autres que le connaissement et qui admettent simplement la signature électronique (art. 13), les Règles de Rotterdam admettent expressément, comme support du contrat de transport, les documents électroniques, à condition que le transporteur et le chargeur aient donné leur consentement. Qui plus est, l'utilisation du document électronique reste souple, dès lors que la Convention prévoit qu'il peut être remplacé à tout moment par un support papier classique.

Le Doyen BOKALLI salut également la reconnaissance par les Règles de Rotterdam d'un droit de contrôle, lequel, connu jusqu'à présent seulement dans les transports aériens et terrestres sous le nom de droit de disposition, permet à la partie contrôlante, c'est-à-dire le chargeur, son ayant droit cessionnaire, le chargeur documentaire, le tiers porteur du connaissement négociable, de donner de nouvelles instructions concernant les marchandises au transporteur et même de modifier les conditions initiales du contrat de transport, notamment en remplaçant le destinataire (art. 50).

Dans l'opinion du Doyen BOKALLI, s'il est avéré que les avancées réalisées par les Règles de Rotterdam dans le sens de la modernisation du droit des transports ne souffrent pas de discussion, il est non moins vrai que la visibilité de ces avancées est quelque peu brouillée par des remises en cause d'importantes positions conquises antérieurement, par de nombreuses reculades. C'est ainsi que le nouveau régime de responsabilité du transporteur maritime fait ressurgir le déséquilibre entre les parties au détriment des chargeurs.

En effet, poursuit-il, tout en maintenant le principe de la présomption de responsabilité du transporteur, faisant "*machine arrière toute*", les Règles de Rotterdam ont repris la longue liste des cas exceptés de la Convention de Bruxelles, à l'exception de la faute nautique, cependant que les Règles de Hambourg avaient écarté la quasi totalité des cas exceptés, à l'exclusion de l'incendie et de l'assistance et du sauvetage des vies et des biens en mer.

De même, dans le sens de l'assouplissement des conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime, tout en maintenant le principe de la présomption de livraison conforme héritée de la Convention de Bruxelles, les Règles de Hambourg avaient néanmoins rallongé les délais de réserve impartis au destinataire, lequel, en cas de dommages apparents, pouvait émettre des réserves non seulement le jour de la livraison de la marchandise, comme dans les Règles de La Haye, mais également le premier jour ouvrable suivant ce jour (art. 19). Battant une fois de plus en retraite, les Règles de Rotterdam font bon marché de cette avancée et reviennent systématiquement aux dispositions réductrices des Règles de La Haye exigeant du destinataire que les réserves soient émises seulement au moment de la livraison. Pour les dommages non apparents, toute honte bue, les rédacteurs des Règles de Rotterdam ont simplement ramené le délai de protestation de quinze jours, dans les Règles de Hambourg, à sept jours ouvrables (art. 23.1 in fine).

Par ailleurs, avec la réinstauration de la liberté contractuelle qui irradie la Convention, l'on passe d'un droit de transport maritime impératif à un droit de transport maritime supplétif. Pour le Doyen BOKALLI, cette liberté contractuelle à outrance – préjudiciable ô combien pour les chargeurs – est traduite à travers les prévisions de l'article 13.2 des Règles de Rotterdam, texte qui permet de mettre à la charge de l'expéditeur ou du destinataire les obligations qui sont normalement dévolues au transporteur, à savoir le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises. Et le Professeur BOKALLI d'en inférer que "*c'est le retour des clauses sous palan et la consécration sur le plan juridique des clauses FI/FO "free in /free out" (qui signifie "bord/bord", c'est-à-dire que le taux de fret maritime ne comprend pas les frais de chargement et de déchargement) et FIOS "free in and out stowed" (qui signifie "bord et arrimé", c'est-à-dire que le taux de fret ne comprend pas les frais de chargement, d'arrimage, de désarrimage et de déchargement)*".

Cette hypertrophie de la liberté contractuelle est encore plus criante dans les contrats de volume, contrats de transport qui prévoient "*le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue*" (art. 1.2). Pour ce type d'accord spécifique, les parties pourront déroger aux droits, obligations et responsabilités dans un sens plus ou moins favorable à celui qui est prévu par la Convention internationale de Rotterdam (art. 80). Dans l'opinion du Doyen de la Faculté des sciences juridiques et politiques de Yaoundé II-Soa, bien que cette possibilité soit suffisamment encadrée par l'exigence de certaines conditions de forme et de fond, plusieurs imprécisions relative à la notion même de contrat de volume subsistent qui peuvent légitimement laisser subodorer que les transporteurs, en position avantageuse dans le rapport de force avec les chargeurs, ne retournent la situation à leur profit.

En guise de péroraison au sujet de la dernière-née des conventions relatives au contrat de transport maritime, le Doyen BOKALLI fait remarquer que le chargeur est mieux traité dans les Règles de Rotterdam que dans les Règles de La Haye, mais il est moins bien traité dans les Règles de Rotterdam que dans les Règles de Hambourg.

III-

Après l'intervention des deux précédents orateurs, c'était au tour de Maître Gaston NGAMKAN de s'exprimer au nom du Barreau dont il est membre sur le thème suivant :

*La nouvelle Convention des Nations Unies sur le contrat de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dite "Règles de Rotterdam" 2008 : le point de vue d'un Avocat maritimiste africain
(A télécharger sur le site web)*

IV-

Pour un résumé des points de vue émis par les autres professionnels, le lecteur est prié de se reporter au rapport de synthèse ci-après émis par le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

RAPPORT DE SYNTHÈSE ÉTABLI PAR LE CNCC

Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC), en collaboration avec la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI), a organisé, le 16 novembre 2010 à l'Hôtel SAWA à Douala, une Journée nationale de réflexion sur la nouvelle Convention relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer signé sous l'égide des Nations Unies le 23 septembre 2009, et désormais connue sous le nom de "Règles de Rotterdam".

L'organisation de cette journée de réflexion faisait suite aux sollicitations du Vice-Premier Ministre, Ministre de la Justice Garde des Sceaux et du Ministre d'Etat, Ministre des transports, invitant le CNCC à poursuivre des actions pédagogiques autour des Règles de Rotterdam à l'intention des opérateurs du secteur maritime et portuaire et du personnel judiciaire et parajudiciaire. Les travaux se sont déroulés de la manière suivante :

- PARTICIPATION

Il y a au préalable lieu de se féliciter du nombre impressionnant de participants que ces assises ont enregistré. Cela témoigne de l'intérêt grandissant que la Cameroun porte sur le secteur des transports maritimes. Mais au-delà de cet aspect quantitatif, le volet qualitatif revêt une attention particulière, car cette journée de réflexion a réuni un public multisectoriel et multidisciplinaire ; ce qui témoigne naturellement de la diversité des intérêts en présence dans l'activité des transports maritimes.

Ainsi, ont pris part aux travaux, les autorités politiques et administratives (Services du Premier Ministre, Ministère du commerce, Ministère des finances, Ministère des transports), les Universitaires (Université de Yaoundé II-Soa, Université de Douala), les praticiens du droit (avocats, magistrats), les professionnels du secteur maritime (chargeurs, commissionnaires en douane agréés, transitaires, transporteurs maritimes, transporteurs routiers, transporteurs ferroviaires, acconiers, banquiers, assureurs et commissaires aux avaries), et les étudiants.

I- CEREMONIE D'OUVERTURE

La cérémonie d'ouverture a été présidée par le Ministre d'Etat, Ministre des transports, en présence du Gouverneur de la région du Littoral, du Représentant du Délégué du gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala et du Préfet du Wouri. Elle a été ponctuée par le mot de bienvenue de Monsieur le Directeur général du CNCC et le discours d'ouverture solennelle du Ministre d'Etat, Ministre des transports.

Dans son mot de bienvenue, Monsieur le Directeur général du CNCC a rappelé que cette journée de réflexion s'inscrivait dans la continuité du séminaire international sur les Règles de Rotterdam organisé par le CNCC les 18 et 19 mars 2010 à l'Hôtel Mont-Fébé à Yaoundé, sur le thème "Les Règles de Rotterdam : quel apport pour l'Afrique?". Après cette importante action pédagogique, il importait logiquement, de faire le point pour recueillir les opinions des principaux destinataires de cette nouvelle Convention que sont les différents acteurs de la chaîne multimodale des transports et les praticiens du droit, afin d'évaluer son impact sur l'activité des transports et sur le commerce extérieur des pays d'Afrique en général et du Cameroun en particulier.

En soulignant que la ratification des Règles de Rotterdam par le Cameroun sera synonyme de dénonciation des Règles de Hambourg de 1978 qui lient actuellement le Cameroun, il a souhaité que cette migration juridique, au cas où tel serait l'option des Pouvoirs publics, soit faite avec clairvoyance. Et, à son avis, les orientations devraient provenir de ceux-là qui vivront au quotidien les conséquences de la mise en œuvre de cet instrument juridique international.

C'est pour cette raison qu'il a fort opportunément invité tous les intervenants, chacun dans la mesure de sa compréhension des dispositions de cette Convention, à exprimer librement et sans complaisance son opinion, sur les incidences éventuelles de l'entrée en vigueur de celle-ci sur ses activités, en vue de mieux édifier les Pouvoirs publics.

Le Ministre d'Etat, Ministre des transports a, quant à lui, fait remarquer dans son discours d'ouverture solennelle que le Cameroun a signé les Règles de Rotterdam le 29 septembre 2009 au siège des Nations Unies à New York et compte dès lors parmi les 23 Etats signataires actuels de cette Convention. Mais, la signature ne liant pas les Etats, comme le prévoit la Convention elle-même qui confère son effet obligatoire aux seuls Etats l'ayant ratifiée, à partir du moment où elle entrera en vigueur, le Gouvernement camerounais doit naturellement se déterminer en connaissance de cause et non de manière hasardeuse par rapport à cette ratification. C'est pour cette raison qu'il a particulièrement apprécié l'approche retenue par les organisateurs de cette journée, en laissant une large place aux professionnels et aux praticiens qui sont les principaux destinataires de cet instrument, pour exprimer clairement leurs positions à l'égard des Règles de Rotterdam, en vue de mieux éclairer la lanterne des pouvoirs publics.

Cela étant, le Ministre d'Etat a terminé son propos par une note d'espoir, que les contributions des participants à cette journée de réflexion puissent effectivement déterminer les pouvoirs publics sur l'opportunité pour le Cameroun de ratifier ou non les Règles de Rotterdam, car a-t-il rappelé, le Gouvernement sera très attentif aux conclusions et recommandations majeures qui se dégageront de cette journée de réflexion.

Ces deux interventions ont été suivies par le début effectif des travaux.

II- DEROULEMENT DES TRAVAUX

Les travaux se sont déroulés en trois grandes phases :

A- Première partie

Placée sous la modération de Monsieur Auguste MBAPPE PENDA, Directeur général du CNCC, la première partie a été consacrée aux exposés théoriques, présentés par les deux principaux experts invités par le CNCC, les Professeurs Philippe DELEBECQUE et Victor-Emmanuel BOKALLI.

Dans un premier temps, les participants ont eu droit à l'intervention du Professeur Philippe DELEBECQUE de l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne sous le thème "Présentation synthétique et enjeux de la nouvelle Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international des marchandises, effectué entièrement ou partiellement par mer ("Règles de Rotterdam")".

Dans son exposé, le Professeur DELEBECQUE a essentiellement passé en revue les grandes vertus de ce nouvel instrument juridique international, par rapport aux Règles de La Haye-Visby et aux Règles de Hambourg.

Il est notamment revenu sur la problématique de l'unification du droit des transports maritimes de marchandises, entamée en 1924 par l'adoption des Règles de la Haye, suivi laborieusement en 1968 par l'adoption du Protocole de Visby, ensuite par un revirement en 1978 par l'adoption des Règles de Hambourg et enfin, de manière plus récente, par une tentative de réunification marquée par l'adoption des Règles de Rotterdam en 2008 par les Nations Unies.

Après une analyse comparative entre le droit existant et le droit de l'avenir que constituent les Règles de Rotterdam, il a particulièrement mis en relief les innovations et les avantages de la nouvelle convention.

A ses yeux, les Règles de Rotterdam procèdent à une modernisation du droit de transport maritime de marchandises, à travers notamment leur approche multimodale, leur intérêt pour le commerce électronique ainsi que leur approche contractuelle et commerciale. Elles consacrent un équilibre des intérêts en présence et procèdent à une clarification des relations juridiques entre les différents protagonistes.

C'est donc fort opportunément qu'il souligne l'alternative majeure à laquelle fait face le monde maritime moderne, à savoir maintenir le droit existant ou s'engager dans le droit de l'avenir que constituent les Règles de Rotterdam.

Son opinion à ce sujet est claire : au-delà de la critique et des controverses plus ou moins fondées dont la nouvelle convention fait l'objet, quoique n'étant pas parfaite, elle constitue résolument, le meilleur cadre juridique et de droit du 21^e siècle. C'est un texte de compromis et de bon sens, qui a vocation à mettre fin au désordre normatif qui caractérise le droit positif actuel des transports maritimes internationaux de marchandises.

Dans un second temps, le Professeur Victor-Emmanuel BOKALLI a fait une intervention sur les "Incidences de l'entrée en vigueur de la Convention pour les pays africains (avantages et inconvénients)".

Partant également d'une approche comparative entre le droit en vigueur et le droit à venir, il a souligné les acquis les acquis conservés ou améliorés par les Règles de Rotterdam par rapport aux Règles de Hambourg. Il a poursuivi par une critique qui laisse apparaître le recul de cette nouvelle convention, par rapport au régime de Hambourg, pour relever que globalement l'adoption des Règles de Rotterdam est diversement accueillie, car reçue avec enthousiasme par les armateurs, et regardée au contraire avec beaucoup de réserves par les chargeurs.

Revenant ainsi sur la genèse de différentes conventions maritimes qui régissent le transport de marchandises, il a relevé que des conflits d'intérêts divers ont généralement entouré l'adoption de ces textes, notamment ceux entre les chargeurs et les transporteurs, et se transforment généralement en conflits entre Etats de chargeurs et Etats de transporteurs. Ces conflits conduisent parfois à l'échec de certaines conventions. Tel est le cas de la Convention sur le transport multimodal international de 1980 et du succès très mitigé qu'ont connu les Règles de Hambourg, ratifiées à ce jour par 32 Etats essentiellement africains, et par aucun pays développé de tradition maritime.

Il fait donc remarquer qu'au-delà de certaines importantes innovations apportées par les Règles de Rotterdam et largement présentées par le professeur DELEBECQUE précédemment, il existe dans ce texte plusieurs éléments qui constituent des reculades quelque peu regrettables. Tel est le cas de la résurgence, à l'article 17, de la multitude des causes exonératoires de responsabilité (cas exceptés) jadis abandonnés par les Règles de Hambourg. C'est également le cas du raccourcissement des délais accordés aux chargeurs pour faire des réserves à la livraison. Ainsi, pour les dommages non apparents, alors que les Règles de Hambourg prévoient un délai de 15 jours, les Règles de Rotterdam consacrent plutôt un durcissement en ramenant ce délai à 7 jours.

Le Professeur BOKALLI a par ailleurs souligné que les Règles de Rotterdam consacrent une liberté contractuelle assez inquiétante pour les intérêts des chargeurs, car dit-il, seul un droit du contrat de transport suffisamment impératif et d'ordre public peut protéger le chargeur face à la superpuissance des armateurs dans un contexte dans lequel les contrats de transport

demeurent en réalité des contrats d'adhésion pour lesquels les chargeurs n'ont en réalité pas la possibilité réelle de négocier. Le caractère globalement impératif et d'ordre public du droit actuel acquis depuis le Harter Act américain du 19^e siècle et consolidé par les Règles de Hambourg en 1978, semble malheureusement remis en question aujourd'hui par la nature supplétive de certaines dispositions des Règles de Rotterdam.

Pour étayer ses propos, il cite notamment l'article 13 (2) des Règles de Rotterdam, qui permet au transporteur d'échapper à ses obligations traditionnelles au détriment du chargeur, en l'occurrence les obligations de chargement, d'arrimage et de déchargement. En définitive, l'orateur souligne qu'au-delà des avancées et de la richesse que l'on peut reconnaître aux Règles de Rotterdam, cette convention sacrifie à plusieurs égards, les intérêts des chargeurs, jadis âprement acquis de la bataille qui a conduit à l'adoption des Règles de Hambourg.

Pour se résumer et sans prendre clairement position, le Doyen BOKALLI relève que, de manière objective, si les intérêts des chargeurs sont mieux protégés par les Règles de Rotterdam par rapport à la Convention de Bruxelles, ces intérêts sont moins bien protégés dans la nouvelle convention par rapport aux Règles de Hambourg.

Au cours des échanges qui ont suivi ces deux exposés, le Secrétaire général de l'UCCA a eu l'occasion de faire un témoignage sur les efforts menés par les délégations africaines pour prendre part à certaines sessions des travaux préparatoires des Règles de Rotterdam alternativement à New York et à Vienne. Il a dès lors fait remarquer que cette participation a permis d'obtenir des résultats significatifs en faveur des chargeurs ; cela a été le cas de la clarification des mentions du document de transport, de la conservation de plusieurs acquis des Règles de Rotterdam et de la revalorisation des plafonds d'indemnisation.

A sa suite, d'autres interrogations ont émergé sur la réglementation du retard par les Règles de Rotterdam, et notamment sur la suppression par l'article 21 de la notion de délai raisonnable, et le maintien de la seule notion de délai convenu. En réaction, le Professeur DELEBECQUE souligne que le traitement de cette question relèvera surtout des interprétations de la jurisprudence. Mais de manière générale, il a réitéré que les Règles de Rotterdam constituent un texte de compromis et dans ce contexte, il n'est pas étonnant que le texte contienne des avantages et des inconvénients réciproques pour les intérêts en présence.

B- DEUXIEME PARTIE

Ayant pour modérateur le Professeur Philippe DELEBECQUE, la deuxième partie portait sur la première série d'interventions des professionnels du secteur maritime, des transports et du commerce international. Ces interventions se sont succédé de la manière suivante :

1- Point de vue des transitaires

Monsieur Hans Denis BAMAL, Président du Syndicat des Commissionnaires Agréés en Douane et des Transitaires du Cameroun (SCADTC) a inauguré cette session.

Son intervention était particulièrement axée sur l'approche multimodale des Règles de Rotterdam et son incidence sur les activités des transitaires et commissionnaires en douane.

A ses yeux, la consécration d'un régime juridique multimodal constitue une menace sérieuse pour la profession de transitaire et commissionnaire en douane, car si tous les choix logistiques sont faits en amont pour un transport de bout en bout, les transitaires et commissionnaires en douane nationaux qui sont dans une majorité Petites et Moyennes Entreprises seront pratiquement voués à la disparition.

2- Point de vue des armateurs

Monsieur Bonaventure ATEBA, Secrétaire général de l'Union des Consignataires et Armateurs du Cameroun (UCAM) a par la suite fait part des impressions des agents maritimes et des consignataires de navires sur les Règles de Rotterdam.

Il a d'entrée de jeu fait remarquer que le mystère qui entoure encore la compréhension de cette Convention invite à beaucoup de prudence dans son approche et les membres de sa professions en sont bien conscients, c'est pour cette raison qu'ils en sont encore très réservés.

Néanmoins, il souligne les aspects suivants des Règles de Rotterdam qui préoccupent les agents maritimes et les consignataires de navires :

- la problématique du "door to door" ;
- la gestion des documents électroniques de transport : cette innovation appelle aussi à beaucoup de prudence, dans un contexte camerounais marqué par une quasi ignorance du e-commerce et donc naturellement des contraintes qui s'y attachent (mise en place d'un cadre juridique, la sécurité des transactions, un matériel informatique suffisant et fiable).

En conclusion, tout en soulignant que la position des consignataires et des agents maritimes dépendra largement de celle des armateurs, il préconise une attitude de prudence face à cette nouvelle Convention.

3- Point de vue des acconiers

Monsieur ONANA, Secrétaire général du Groupement Professionnel des Acconiers du Cameroun (GPAC) a donné de manière succincte et claire la position des acconiers.

A ses yeux, sur un plan strictement opérationnel, l'entrée en vigueur de la nouvelle convention n'aura aucune incidence sur la profession d'acconier. Les habitudes ne changeraient pas dans la profession du fait de l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam, et les méthodes de travail reposeront certainement toujours sur la performance et la concurrence entre les opérateurs. Il s'est attaché à ce point de vue malgré la réaction du Professeur DELEBECQUE soulignant que les manutentionnaires sont considérés comme parties exécutantes maritimes et donc justiciables des Règles de Rotterdam. Dès lors, sur un plan

purement juridique, ils subiront inévitablement les effets de cette convention au même titre que le transporteur maritime.

4- Point de vue de la Direction générale des Douanes

Monsieur Georges MENDOUGA, inspecteur principal des douanes, a à son tour eu l'opportunité d'exprimer le point de vue de la Direction générale des Douanes.

Il a ainsi fait remarquer que dans le cadre de ses prérogatives de contrôle des opérations d'importation et d'exportation et par rapport à la mission de collecte des recettes de l'Etat qui lui est dévolue, l'administration des douanes s'interroge sur les aspects suivants de la nouvelle Convention qui pourraient changer la structure de ses activités :

- l'usage des documents électroniques et leur incidence sur la taxation et la procédure de dédouanement, s'agissant notamment de leur fiabilité et leur sécurité ;
- l'apparition de nouveaux concepts non connus par les textes réglementaires régissant l'activité de la douane (partie exécutante, partie exécutante maritime, chargeur documentaire, partie contrôlante) et le bouleversement du régime de responsabilité du transporteur. Cette nouvelle donne pourrait à son avis contraindre la douane à refondre tous ses textes pour tenir compte des éléments nouveaux.

En réaction, le Professeur DELEBECQUE a fait savoir que les Règles de Rotterdam ne visent que les contrats de transports ; c'est-à-dire le déplacement de la marchandise d'un point à un autre. Elles n'ont pas vocation à régir les contrats de commission. Par ailleurs, certains concepts des Règles de Rotterdam qui semblent nouveaux ne sont en réalité pas novateurs comparativement aux Règles de Hambourg. C'est le cas de la partie exécutante maritime qui n'est en principe rien d'autre que le transport substitué des Règles de Hambourg.

Le Représentant du Guichet Unique du Commerce Extérieur a quant à lui fait remarquer que l'utilisation des documents électroniques est indubitablement le moyen de sécurité le plus sûr.

C- TROISIEME PARTIE

Placée sous la modération du Professeur BOKALLI, la troisième partie du programme était consacrée à la seconde série des interventions des professionnels praticiens.

5- Point de vue des assureurs

Il a été exprimé par Monsieur Emmanuel ABESSOLO NDJOU'OU, Premier Vice-Président de la Commission Maritime et Transports de l'Association des Assureurs du Cameroun (ASAC).

Après un bref rappel de la controverse qui a actuellement lieu autour des Règles de Rotterdam, il fait remarquer qu'à ses yeux, les reproches dont cette convention fait l'objet sont pertinents car c'est un texte complexe, lourd et peu compréhensible.

Faisant une appréciation des tendances de signature à la convention, il s'étonne que les pays africains soient plus enthousiastes à ce sujet, alors que les grandes nations de tradition maritime qui ont été à l'origine de son élaboration et dont elle protège les intérêts à l'instar de la Grande-Bretagne, jouent encore à l'attentisme, au "wait and see" selon ses termes.

Il souligne par la suite que les activités des assureurs camerounais sont en principe dirigées sur les assurances corps et les assurances facultés. Mais en raison de la disparition de la quasi-totalité des armements africains, l'activité des assureurs africains s'est forcément confinée aux assurances facultés. Dans un tel contexte, il a essentiellement axé son intervention sur la situation des chargeurs, en faisant les observations suivantes :

- les Règles de Rotterdam alourdissent la responsabilité des chargeurs par rapport aux Règles de Hambourg ;
- elles durcissent également les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur ;
- par conséquent, les interventions de l'assureur facultés seront renchériées et alourdies. Dès lors, puisqu'il s'agit des affaires, du business où chaque partie cherche son gain, l'assureur rendra également la prime d'assurance plus onéreuse au détriment des chargeurs.

En conclusion, il souligne que les Règles de Rotterdam sacrifient les intérêts des assureurs camerounais qui sont donc très réservés en ce qui concerne une quelconque ratification.

6- Point de vue d'un commissaire aux avaries

Il a été exprimé par Monsieur Lucien EBOKO MOUKOKO, Commissaire d'avaries CESAM.

Après un bref rappel des missions des commissaires aux avaries, notamment dans leurs rapports privilégiés avec les assureurs dont ils sont "les yeux et les oreilles", l'orateur a fait remarquer que les Règles de Rotterdam consacrent des avancées significatives qu'il convient de saluer, notamment :

- la modernisation du droit ;
- la réunification du droit maritime ;
- la clarification des obligations des chargeurs et des transporteurs ;

Il souligne néanmoins que cette nouvelle convention contient des pièges et des risques considérables pour les chargeurs, notamment :

- la liberté contractuelle ;
- l'aspect multimodal qui risque de créer des conflits de conventions insolubles, notamment pour ce qui est du Cameroun, dans les échanges avec les pays voisins sans littoral que sont le Tchad et la République Centrafricaine.

Pour conclure, il fait remarquer que les commissionnaires aux avaries, autant que les assureurs, ont de sérieuses réserves et une attitude méfiante à l'égard des Règles de Rotterdam.

7- Point de vue d'un Avocat

Il est exprimé par Maître Gaston NGAMKAN, Avocat au Barreau du Cameroun.

Revenant également sur la grande controverse qui court à l'endroit des Règles de Rotterdam, il a essentiellement souligné les avancées significatives de la nouvelle convention par rapport au droit actuel. Il s'agit notamment de :

- la clarté de ses dispositions, importante pour les praticiens du droit. Tel est le cas de la clarification des obligations des chargeurs, et de la notion de livraison ;
- le caractère novateur de la convention à travers :
 - la réglementation sérieuse de l'usage des documents électroniques et la consécration de leur égale valeur juridique avec les documents en papier ;
 - le caractère multimodal transmaritime ;
 - la réglementation du transport en pontée des conteneurs ;
- la clarification des obligations du transporteur maritime, ce que les règles de Hambourg avaient lamentablement omis.

Au regard de ce qui précède, il conclut qu'à ses yeux, en dépit du caractère lourd et ambigu de la nouvelle convention, celle-ci est meilleure par rapport aux Règles de Hambourg. Au-delà des critiques et des reproches de détail portés à l'encontre de cette convention, il pense qu'elles constituent, de loin, un texte moderne et très équilibré.

Il a terminé son propos en exhortant tous les Etats de la zone Afrique centrale à ratifier les Règles de Rotterdam sans délai.

8- Point de vue des banquiers

Il a été exprimé par un représentant de l'Association des Professionnels des Etablissement de Crédit du Cameroun (APECCAM).

L'orateur a d'entrée de jeu indiqué que la profession bancaire est intéressée par les Règles de Rotterdam à travers les mécanismes de financement du commerce international, et notamment le crédit documentaire qui repose notamment sur les documents de transport.

L'interrogation des banquiers est liée à la reconnaissance des Règles de Rotterdam d'une égale valeur juridique entre les documents en papier et les documents électroniques de transports.

A ses yeux, les Règles de Rotterdam sont à cet égard en avance par rapport à l'environnement des affaires au Cameroun, marqué par la quasi-ignorance des mécanismes du commerce électronique, l'inexistence d'une loi sur le commerce électronique. Cette situation est davantage complexifiée par le retard connu dans la mise en place d'un guichet unique électronique du commerce extérieur du Cameroun.

Par conséquent, il préconise une attitude de prudence, tout en précisant que cette prudence n'est pas synonyme d'opposition aux nouvelles Règles, car si au bout du compte celles-ci s'imposent, le Cameroun devra suivre le mouvement pour éviter de se mettre en marge de l'évolution des échanges mondiaux.

Le Représentant du GUCE a apporté des précisions selon lesquelles, s'il est un secteur dans lequel le commerce électronique a connu un essor spectaculaire, c'est bien celui des banques, et qu'il serait dès lors malvenu de considérer ce secteur comme étant à la traîne. Au contraire, poursuit-il, l'Etat du Cameroun est conscient de l'enjeu du développement du Commerce électronique et s'atèle progressivement à mettre en place son cadre réglementaire. Dans le même sens, le Professeur DELEBECQUE confirme que la donne est également en train d'évoluer sur le plan international où la CNUDCI travaille à l'élaboration d'une Convention sur le commerce électronique.

9- Pont de vue des magistrats

Les magistrats ont enfin eu le privilège de clôturer la longue série des interventions réservées aux professionnels et aux praticiens, à travers l'exposé d'un magistrat, représentant le Ministère de la Justice.

Cet orateur a également relevé le caractère ambigu et complexe des Règles de Rotterdam pour les magistrats, notamment à travers les doubles, voire les triples exceptions qui jonchent ses dispositions et qui sont de nature à entraîner les juges dans une extrême tourmente.

Par ailleurs, de nombreux autres éléments dans l'ordre juridique consacré par les Règles de Rotterdam pourraient aussi avoir un effet perturbateur. Il en est ainsi de :

- la très grande liberté contractuelle qui peut être novice ;
- le renversement de la charge de la preuve ;
- l'ambiguïté qu'entraînera pour le juge le choix de la loi applicable dans un transport multimodal transmaritime à travers le système réseau remplacé par les Règles de Rotterdam ;
- les règles d'interprétation de certaines dispositions des Règles de Rotterdam, exigeant soit une interprétation in abstracto, soit in concreto, démarche défavorable à l'uniformité recherchée par la nouvelle convention, surtout que celle-ci n'a pas prévu une juridiction supra étatique pour uniformiser cette interprétation.

En définitive, la Chancellerie pense qu'avant toute intention précise sur l'intégration ou non des Règles de Rotterdam dans l'ordre juridique camerounais, il sera utile de multiplier

davantage les actions pédagogiques à ce sujet, pour mieux s'en approprier. Rien ne justifie donc la précipitation, mais il y a tout intérêt à jouer à la prudence.

CONCLUSION

A l'issue des travaux de cette journée nationale de réflexion, nous pouvons observer que le sentiment général qui se dégage de l'ensemble des interventions est celui de la prudence à l'égard des Règles de Rotterdam. Toutefois, les participants soulignent que cette prudence n'est pas synonyme de rejet global de la nouvelle convention qui a somme toute des vertus et des avancées certaines. Par conséquent, tout en invitant à la prudence et à l'observation de la tendance générale à l'endroit de cette convention, les participants recommandent la poursuite des actions pédagogiques pour une meilleure appropriation des Règles de Rotterdam.