
COLLOQUE INTERNATIONAL SUR LES REGLES DE ROTTERDAM,
MARSEILLE 20 ET 21 MAI 2010

"Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^{ème} siècle ?" Tel est le thème du colloque international auquel a participé Maître Gaston NGAMKAN, les 20 et 21 mai 2010, à l'Hémicycle du Conseil régional PACA (Provence Alpes Côte d'Azur) à Marseille.

Ce colloque était co-organisé par l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM) et par le CDMT (Centre de Droit Maritime et des Transports) de l'Université d'Aix-Marseille III – auquel Maître Gaston NGAMKAN doit sa formation de spécialiste en droit maritime et des transports, à la suite de l'adoption le 11 septembre 2008 à New-York, sous les auspices de la CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International), de la "Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer" (communément désignée "Règles de Rotterdam") et de la tenue de la cérémonie d'ouverture à la ratification des Etats, le 23 septembre 2009 à Rotterdam.

C'est un fait avéré : aujourd'hui, la législation des transports maritimes se caractérise, sur le plan mondial, par une certaine bipolarisation, une sorte de dichotomie, dès lors que cohabitent deux grandes conventions internationales : la Convention de Bruxelles de 1924 - dite "Règles de La Haye" - amendée en 1968 et en 1979, qui a la faveur des pays développés (puissances armatoriales traditionnelles), et la Convention de Hambourg de 1978 - communément désignée "Règles de Hambourg", qui a reçu l'onction des pays en développement, lesquels sont essentiellement les pays des chargeurs, la flotte de la plupart de ces pays ayant disparu corps et biens dans les années 80.

Mais, au vrai, la situation est plus complexe qu'il n'y paraît à première vue, puisqu'actuellement coexistent effectivement quatre régimes de réglementation internationale de transport maritime de marchandises :

- le régime des Règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924 non modifiée) ;
- celui des Règles de La Haye modifiées par les Règles de Visby (Protocole de 1968) ;
- celui des Règles de La Haye modifiées en 1968 et en 1979 ; et enfin
- celui des Règles de Hambourg de 1978.

Les Etats contractants de ces divers instruments n'étant pas les mêmes, on perçoit aisément l'imbroglio juridique pouvant résulter de cette cohabitation, autant que l'embaras des tribunaux quant à la législation applicable. Cette incertitude est d'autant plus déplorable qu'elle affecte aussi le marché des assurances. Car, il devient très difficile à l'assureur faculté d'évaluer, avec précision, le risque juridique présenté de nos jours par les transports maritimes ; ce qui ne peut que les inciter à une attitude de prudence, laquelle est susceptible de compromettre toute baisse éventuelle du taux des primes d'assurance maritime.

C'est donc pour donner un coup de semonce à la confusion ainsi créée, mais aussi pour moderniser la législation maritime internationale par la prise en compte du développement époustouflant du transport multimodal transmaritime et l'utilisation de plus en plus fréquente

des documents de transport électroniques, que la communauté maritime a décidé d'élaborer 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.

Négoциé pendant près de six ans au sein du groupe de travail III (Droit des transports) de la CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International) - où les transporteurs ont été largement représentés mais aussi les conseils des chargeurs africains, le projet de texte définitif de la Convention a été adopté 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 baptisée "Règles de Rotterdam", dès lors que la résolution prévoyait la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature, le 23 septembre 2009, à Rotterdam aux Pays-Bas.

A cette cérémonie, de nombreuses signatures ont été enregistrées, dont notamment des signatures significatives comme celles des Etats-Unis, de la France, des Pays-Bas, du Danemark, etc ... Des pays africains, à l'instar du Cameroun, du Congo Brazzaville, du Gabon, du Ghana, de la Guinée, du Nigéria, du Sénégal, du Togo..., ont également signé la nouvelle Convention, de sorte qu'à ce jour vingt et un (21) pays sont signataires des Règles de Rotterdam.

A noter toutefois que la signature des Règles de Rotterdam n'emporte pas, ipso facto, l'entrée en vigueur de cette convention. En effet, à l'instar des Règles de Hambourg, la nouvelle Convention ne sera applicable, à l'échelle internationale, qu'un an après le dépôt d'instruments de ratification par vingt Etats auprès de l'ONU.

Cela dit, les enjeux de la récente Convention sont indéniables. Outre le fait d'unifier et de moderniser le droit des transports maritimes, cette convention apparaît révolutionnaire et audacieuse. En effet, la dernière née des conventions maritimes comporte 96 articles et innove sur des questions essentielles. A titre exemplatif, la Convention a un champ d'application très étendue, puisqu'aussi bien elle ne s'applique pas uniquement à la phase maritime du transport, mais couvre également les pré et post acheminements par d'autres moyens de transport. Aussi bien, a-t-on parlé de "*Convention maritime plus*" pour bien marquer la vocation multimodale de la nouvelle Convention. De même, le régime de responsabilité du transporteur est assez complexe et confine à un véritable pot pourri alliant à la fois présomption de responsabilité, présomption de faute et faute prouvée. Pareillement, les obligations et responsabilités du chargeur sont définies, de façon plus précise et détaillée, la Convention prévoyant, au surplus, la possibilité de faire supporter, par accord "inter partes", les opérations de chargement et déchargement, lesquelles incombent normalement au transporteur, au chargeur, au chargeur documentaire ou au destinataire ; ce qui apparaît, sans conteste, révolutionnaire. Par ailleurs – et le catalogue est loin d'être exhaustif, la Convention comporte des dispositions innovantes, conformément aux attentes des professionnels, notamment sur ce personnage nouveau qu'est le "chargeur documentaire" (vendeur FOB – FOB seller), sur le droit de contrôle, le droit de rétention, sur le contrat de service dit "contrat

de volume" – où l'on note, dans la foulée, une hypertrophie de la liberté contractuelle, contrairement au contrat de transport classique où les règles ont un caractère d'ordre public.

Pour tout dire, c'est l'avenir des transports maritimes du 21^{ème} siècle qui est en jeu. Cet enjeu explique largement, du reste, le travail pédagogique présentement déployé, à travers le monde, afin de vulgariser et faire comprendre la nouvelle Convention.

Le colloque international de Marseille, lequel intervient au lendemain du séminaire international de Yaoundé (18 et 19 mars 2010) et du colloque international de Rotterdam (21-23 septembre 2009) – pour ne citer que ceux-là, s'inscrit dans la même logique de la mise en musique de la nouvelle Convention.

Comme pour ces autres colloques précités, les intervenants au colloque de Marseille comptaient parmi les plus éminents spécialistes en droit des transports maritimes. En effet, ainsi qu'en témoigne le programme de ce colloque, ont eu à intervenir vingt et un (21) experts originaires de treize (13) pays différents parmi lesquels : la Chine, la Corée, la Suède, le Maroc, l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne, la Grande Bretagne, l'Egypte, le Sénégal, la Belgique...

Le programme surbooké du colloque n'a malheureusement pas permis à Maître Gaston NGAMKAN d'être intégré dans le cénacle privilégié des intervenants, alors même qu'il se proposait de donner une communication sur le thème suivant : "*La réceptivité des Règles de Rotterdam dans la législation communautaire en Afrique centrale*". En effet, c'est le lieu de relever que Maître Gaston NGAMKAN a eu l'honneur de réformer récemment, presque dans son intégralité, le Code de la marine marchande de la CEMAC. Or, les dispositions du projet de Code amendé sont arrimées sur les nouvelles Règles de Rotterdam.

Il y avait là donc, de toute évidence, une motivation supplémentaire pour participer massivement à ce colloque, à cette grande rencontre internationale du savoir ; ce qu'ont parfaitement compris de nombreux juristes africains, notamment ceux au sud du Sahara, puisqu'y étaient présents des ressortissants congolais, camerounais, béninois, sénégalais...