

Le Cameroun et les enjeux de la réforme de la législation sur le transport maritime de marchandises.

André TCHIMMOGNE¹

Docteur de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et Expert en droit maritime, portuaire et transports,
Enseignant-Chercheur, Institut Supérieur des Transports et de la Logistique (HITL)
tchimmogneandr@yahoo.fr

Abstract: *The reform of the legislation on maritime transport in Cameroon and in the CEMAC zone was expected. Indeed, to the detriment of the international coexistence of the Brussels Convention and the Hamburg Rules, as well as the need to align legislation with the development of practice, it was necessary to tidy up the legislation. force. The adoption of the Rotterdam Rules is thus part of an economic and legal trend favorable to standardization, modernization and the taking into account of contractual practices hitherto devoid of any regulation. Cameroon's ratification of the international text is also the result of an economic policy of a development-loving state, which has made its participation in foreign trade a major axis of its emergence. This necessary but insufficiently supervised legal development is taking place in an all-out regulatory context. This is likely to lead not only to conflicts of laws, but also to the legal hibernation of the community code of the CEMAC merchant navy, generally non enforced.*

Keywords : Maritime carriage, legislation, issues, reform.

Résumé : *La réforme de la législation sur le transport maritime au Cameroun et dans la zone CEMAC était attendue. En effet, à la défaveur de la coexistence sur le plan international de la Convention de Bruxelles et des Règles de Hambourg, ainsi que de la nécessité d'arrimer la législation à l'évolution de la pratique, il était nécessaire de toilettier la législation en vigueur. L'adoption des Règles de Rotterdam s'inscrit ainsi dans un courant économique et juridique favorable à l'uniformisation, à la modernisation et à la prise en compte des pratiques contractuelles jusqu'alors dénuées de toute réglementation. La ratification du texte international par le Cameroun procède également d'une politique économique d'un Etat épris de développement, qui a fait de sa participation au commerce extérieur, un axe majeur de son émergence. Cette évolution juridique nécessaire mais insuffisamment encadrée s'effectue dans un contexte réglementaire tous azimuts. Ceci est susceptible de conduire non seulement à des conflits de lois, mais également à l'hibernation juridique du code communautaire de la marine marchande CEMAC, généralement non appliqué.*

Mots clés : Transport maritime, législation, enjeux, réforme.

Le transport maritime est l'un des aspects où le progrès économique s'est fait le plus ressentir. Il est un facteur de croissance². Il a été une clé à la compréhension de la crise économique et de la crise du système financier³ en 2009. Il est également au cœur des relations commerciales internationales, dont il constitue le principal vecteur. Il augmente la libéralisation et la concurrence. Aussi, il attire les investissements étrangers directs⁴.

¹ Les opinions exprimées dans le présent article sont propres à l'auteur. Elles n'engagent que lui.

² Selon les prévisions, la consommation énergétique et les émissions de CO₂ liées aux transports augmenteront de 80 % d'ici 2030.

³ ATTALI (J.), « Allocation lors du Forum International des Transports, des transports pour une économie mondialisée, Défis et perspectives face à la crise, OCDE », 2009, p.14.

⁴ En Inde par exemple, 30 % des Investissement Etrangers Directs sont facilités par le secteur des transports.

Le transport maritime ouvre ainsi des perspectives aux pays en développement. En effet, 90% de marchandises transportées sur le plan international le sont par voie de mer⁵. Ce chiffre atteint 95% dans les Pays en Voie de Développement⁶, notamment dans la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)⁷. C'est dire que le commerce et transport maritime internationaux sont inextricablement liés⁸. L'évolution de l'un a corrélativement des impacts sur l'autre. Au gré des volontés pratiques des cocontractants, le premier connaît des mutations régulières. Il s'agit par exemple de la dématérialisation, qui bouleverse le système logistique à la faveur de l'introduction des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC). Or, bien que pratiquée, cette évolution⁹ n'avait pas jusqu'alors reçu une consécration expresse dans l'arsenal juridique des transports. Il y avait alors nécessité d'une réglementation y afférente. Celle-ci était d'autant plus importante qu'en dehors du vide en question, le régime juridique existant en matière de transport maritime, manquait d'homogénéité¹⁰, à cause de la subsistance de la Convention de Bruxelles¹¹, malgré l'adoption des Règles de Hambourg¹². Tout ceci dénotait alors de l'échec du régime juridique y afférent applicable à l'international¹³. Il fallait donc le toiletter, l'harmoniser et l'arrimer aux pratiques.

Dans la zone CEMAC, à travers la révision en 2001 de son code communautaire de la marine marchande de 1994¹⁴, le législateur communautaire s'était expressément prononcé en faveur des Règles de Hambourg, desquelles il s'était inspiré et qui étaient applicables à titre supplétif¹⁵. Néanmoins, en pratique le jeu de la « *clause paramount* » amenait les transporteurs à désigner la loi applicable qui renvoie dans tous les cas à la convention de Bruxelles. Ce choix de la loi contractuelle avait par exemple pour conséquence pratique de créer un imbroglio dans la législation maritime applicable au Cameroun, où les juridictions appliquent tantôt la convention de Bruxelles tantôt les Règles de Hambourg¹⁶.

⁵ Communication de la Commission du Parlement Européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions, objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union Européenne jusqu'en 2018, COM (2009), 8 final, Bruxelles, 21-1-2009.

⁶ **BAUCHET (P.)**, Les transports internationaux dans l'économie mondiale, Economica, Paris 1998, cité par **NDENDE (M.)**, « *La construction du droit des transports en Afrique* », Mélanges offerts à Pierre Bonassies, éd. Moreux, Paris 2001, p.240.

⁷ **TCHIMMOGNE (A.)**, Facilitation des transports internationaux et protection de l'environnement en Afrique Centrale, Mémoire de Master II professionnel en Droit international et comparé de l'environnement, Université de Limoges-France, 2015, p.38.

⁸ **EL OKBANI (A.)**, Responsabilité du transporteur dans le transport multimodal, Mémoire de Master professionnel de droit maritime et des transports, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille III, 2008-2009, p. 5.

⁹ **NGUENE NTEPPE (J.)**, « *La nouvelle convention des Nations Unies dite 'Règles de Rotterdam' et le défi de la construction d'un nouvel ordre maritime international* », Ramatrans, Janvier 2011, n°3, pp. 33-49.

¹⁰ Résolution de l'Assemblée Générale des Nations Unies adoptée lors de sa 67ème séance plénière du 11 décembre 2008.

¹¹ Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 Août 1924, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

¹² Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978.

¹³ **FETZE KAMDEM (I.)**, « *La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique* », les cahiers de droit, vol. 41, n°4,2000, pp. 685-743, <http://id.erudit.org/iderudit/043621ar>; **HIND ADIL**, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance : un échec?, Thèse de Doctorat en Droit, Université de Montréal, Déc. 2009.

¹⁴ Acte n°6/94-UDEAC-594-CE-30 portant Code communautaire de la marine marchande.

¹⁵ Article 395 paragraphe 4 du CCMM-CEMAC de 2001.

¹⁶ **NGNINTEDEM (J.C.)**, *Transports maritimes : responsabilité du transporteur de marchandises*, ANT, Tome 1, Paris 2003 ; voir aussi **NGUENE NTEPPE (J.)**, « Les pays Africains face à l'évolution du droit international des transports de marchandises par mer », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes n°4, janv. Juin 2006, p.75. **NGNINTEDEM (J.C.)**, « le juge camerounais à la recherche de la loi applicable en matière de transport maritime de marchandises », Juridis Périodique, n°62, juin 2005 ; **KENGUEP (E.)**, Analyse critique des règles de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises : contribution à la recherche de la solution au problème de l'équilibre contractuel, Thèse de Doctorat en Droit Privé, Université de Yaoundé 2 Soa, 2001-2002.

L'enjeu de l'uniformisation et de la modernisation était donc une lapalissade, aussi bien à l'international, dans la zone CEMAC qu'au Cameroun. Car « *le droit a horreur du multiple. Sa vocation c'est l'ordre unifié* »¹⁷. Il était ainsi fondé qu'après plusieurs tractations¹⁸, l'Assemblée Générale des Nations Unies adoptât lors de sa 67ème séance plénière du 11 décembre 2008, la Convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, dite « *Règles de Rotterdam* ».

Mais à l'image des tractations qui ont eu cours durant les négociations y afférentes, le texte adopté fait l'objet de critiques véhémentes¹⁹, même par ses défenseurs les plus opiniâtres. Il y a donc deux factions, celle qui est favorable au texte, nonobstant les réserves émises et celle qui le rejette totalement. Cette situation peut être symptomatique de son hibernation juridique envisagée.

L'appréhension bipartite du texte crée donc un dilemme face aux enjeux pratiques réels qui ont mué son adoption. Mais comme en 2001, le législateur de la CEMAC s'est une fois de plus référé au texte international pour réviser son code communautaire de la marine marchande²⁰. Pour ce faire, à l'image de son exploit réalisé en matière de transport multimodal qui reste juridiquement non réglementé à l'international, la CEMAC est la seule, sinon la première sous-région au monde à avoir pris les devants pour arrimer son droit maritime²¹ à cette législation présentée comme « *le droit des transports maritimes du 21ème siècle* »²². Il en résulte ainsi que le droit maritime applicable dans la sous-région et ses Etats, est celui issu du code révisé de 2012.

A priori donc, si ce Code est présenté par certains comme l'antichambre des Règles de Rotterdam, il pourrait en résulter le caractère superfétatoire de la ratification du texte international par le Cameroun²³. Pour certains, le pays « *suit* » en l'espèce, l'onction déjà donnée dans la sous-région

¹⁷ **DELMAS MARTY (M.)**, trois défis pour un droit mondial, éd Seuil- Essais, Paris 1998, p 104 cité par **NGUENE NTEPPE (J.)**, « *la nouvelle convention des nations unies dite 'Règles de Rotterdam'* », op.cit, p.36.

¹⁸ **BONASSIES (P.)** et **DELEBECQUE (Ph.)**, « le droit positif français en 2005 », rubrique droit applicable, projet CNUDCI, DMF hors-série, n° 10, juin 2006, p.52 ; **DELEBECQUE (Ph.)**, « *Le projet de la convention CNUDCI sur le transport de marchandises international entièrement ou partiellement par mer (après la session de Vienne de novembre 2006)* », DMF 680, avril 2007, pp.291-299 ; **DELEBECQUE (Ph.)**, « *Le projet de la convention sur le transport de marchandises international entièrement ou partiellement par mer* », DMF 673, septembre 2006, pp.691-699 ; **DELEBECQUE (Ph.)**, « *Le projet CNUDCI, suite et fin : la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer* », DMF 690, mars 2008, pp.211-215 ; **DELEBECQUE (Ph.)**, « *la convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer: dernières précisions* », DMF 696, octobre 2008, pp.787-790.

¹⁹ **CACHARD (O.)**, « *la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (RR)* », Journal du droit international (Clunet) n°2, Avril 2012, doct. 5 ; **DELEBECQUE (Ph.)** « *pour les RR* », Gazette de la Chambre Maritime et Arbitrale de Paris, n°20, automne, 2009 ; **FEDI (L.)**, « *présentation de convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », in revue de droit des transports, n°7-8, Juillet-Août 2009, P.15- 20 ; **BOKALLI (V.E.)** communication donnée sur le thème « les incidences d'une éventuelle entrée en vigueur des "Règles de Rotterdam" pour les pays africains », lors de la journée nationale de réflexion sur les "règles de Rotterdam", LE 16 novembre 2010 à l'hôtel Sawa à Douala ; **HOU WEI**, la liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises, l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam, Thèse de Doctorat en Droit, Université Paul-Cézanne-Aix-Marseille III, Déc 2010 ; **NGUENE NTEPPE (J.)**, « *la nouvelle convention des nations unies dite 'Règles de Rotterdam' et le défi de la construction d'un nouvel ordre maritime international* », op.cit.

²⁰ Règlement N°08/12-UEAC-088-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code Communautaire de la Marine Marchande CEMAC.

²¹ Voir Règlement N°08/12-UEAC-088-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code communautaire révisé de la marine marchande.

²² **DELEBECQUE (Ph.)**, « *Les RR, le droit des transports maritimes du 21^e siècle* », Annales IMT, Marseille 2011, n°22.

²³ Voir le Décret N°2017/130 du 18 avril 2017 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, (*Règles de Rotterdam, adoptée le 11 décembre 2008 à New-York.*

par la République du Congo²⁴. Dans une analyse plus subtile, la question n'est pas anodine dans la mesure où, même si le texte de la CEMAC est l'excroissance des Règles de Rotterdam, il s'en démarque sur quelques points²⁵. Dès lors, puisque les deux instruments cohabiteront en cas d'entrée en vigueur du texte international, un contrat de transport en provenance ou à destination d'un pays ayant ratifié la convention internationale pourra poser des problèmes relativement au point sur lequel le code se serait démarqué.

Il en découle une volonté du Cameroun, qui a ratifié la convention, de prendre une part active à l'inéluctable mondialisation davantage dominée par le libéralisme et la liberté contractuelle (I). Toutefois, cette démarche économique est susceptible de conduire à des conflits de lois (II).

I- La modernisation.

La référence aux Règles de Rotterdam pour la révision du code CEMAC s'inscrit dans un courant dominant dans la sous-région, axé sur la libéralisation de l'économie et la promotion du commerce extérieur (A). Mais la ratification du texte international par le Cameroun, est à l'origine de nombreux soubresauts dans une communauté économique affranchie de toute barrière transfrontière, mais dont les relents souverainistes contribuent régulièrement à saper les fondements initiaux (B).

A- L'accroissement de la participation au commerce international.

Du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi²⁶ (DSCE) au Cameroun, il ressort que l'ouverture du pays à la mer constitue un atout indéniable susceptible de contribuer efficacement à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté. Pour ce faire, une approche multimodale sera systématiquement privilégiée, afin de bâtir à moindre coût un réseau de transport intégré, performant, quadrillant tout l'espace national et résolument ouvert vers les pays voisins. En ce qui concerne le commerce extérieur, le recul de la production pétrolière a contribué au ralentissement des exportations jusqu'en 2010. Mais cette tendance baissière semble atténuée par les perspectives d'entrée en production des nouveaux champs ainsi que l'augmentation de la production des principales cultures d'exportation grâce aux bonnes performances prévues dans l'agriculture industrielle et d'exportation. En volume, les importations progressent de 6,2% sur la période 2010-2020 du fait de la réalisation des grands projets d'infrastructures²⁷.

Il en ressort une réelle motivation pour le pays qui a fait du commerce extérieur, un des leviers de son émergence à l'horizon 2035. Mais la réussite de cette ambition passe d'abord par l'arrimage aux instruments internationaux en matière de commerce international. Ensuite, la législation nationale doit être prévisible et incitative pour les entreprises. C'est ce qui justifie d'abord la loi N°2015/018 du 21 décembre 2015 régissant l'activité commerciale au Cameroun. Cette loi qui se réfère pour une bonne partie à l'Acte Uniforme OHADA révisé sur le droit commercial général du 15 décembre 2010, s'appuie donc sur des principes adoptés dans la sous-région. A ceux-ci, est couplée la volonté de l'Etat de libéraliser l'économie, qui irrigue l'ambition de développement du pays. Elle abroge les dispositions contraires obsolètes issues de la loi N°90/031 du 10 août 1990 régissant l'activité

²⁴ **COUSSOUD-MAVOUNGOU (M.P.A.)**, Allocution d'ouverture, La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite « Règles de Rotterdam », séminaire de vulgarisation du 20 au 22 mars 2013, Pointe Noire/ République du Congo, L'Harmattan-Congo, février 2016, pp.40 et 42.

²⁵ **NGAMKAN (G.)**, « *Étude comparée entre le droit maritime français et le droit maritime communautaire de la CEMAC (CEMAC)* », DMF 738, Juillet-Août 2012 ; **NGAMKAN (G.)**, « *Étude comparée entre le droit maritime français et le droit maritime communautaire de la CEMAC (CEMAC), (suite)* », DMF n°739, Septembre 2012.

²⁶ Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, p.15.

²⁷ Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, pp.22 et 23.

commerciale au Cameroun, l'ordonnance N°72/18 du 17 novembre 1972 portant régime générale des prix et ses lois modificatives N°79/11 du 30 juin 1979 et N°89/011 du 28 juillet 1989.

Dans le même sillage, est intervenue la loi N°2016/004 du 18 avril 2016 régissant le commerce extérieur. Le texte abroge également et recadre les dispositions de la Loi N°98/012 du 14 juillet 1998 relative au dumping et à la commercialisation des produits d'importation subventionnés. Il s'agissait des prémices qui devraient permettre de mieux baliser l'ambition de faciliter les échanges, qui sera quelques jours plus tard, matérialisée par le Décret N°2016/210 du 25 avril 2016 portant ratification de l'Accord sur la facilitation des échanges, conclu le 07 décembre 2013 à Bali (Indonésie), lors de la 9^{ème} Conférence Ministérielle de l'OMC. Ce texte pionnier en son genre dans l'histoire de l'OMC consiste en un ensemble de mesures visant à améliorer la circulation transfrontière des marchandises. Son champ d'application *ratione materiae* applicable à l'ensemble de la chaîne de commerce ajoute à sa valeur, qui tient compte des particularités économiques propres à chaque pays pour son implémentation. Contrairement aux conventions maritimes existantes, son caractère purement opérationnel fait également que la réussite de sa mise en œuvre permettra de faire avancer considérablement les procédures de transport, de transit et des échanges en général, qui ne seront plus uniquement tributaires du choix ou de la volonté contractuelle des acteurs. Avec une volonté de participer efficacement au commerce international, le démantèlement programmé des véritables talons d'Achille dans la mise en œuvre de l'accord que sont l'accès aux infrastructures et la coordination entre les parties prenantes, contribuera sans aucun doute à l'attractivité et à la compétitivité des ports camerounais ou des autres pays de la sous-région, de plus en plus confrontés aux enjeux de la mondialisation.

Par ailleurs, à la faveur des Résolutions de l'OMI MSC.380(94) du 21 novembre 2014 et N°3624 du 10 février 2016, visant à rendre obligatoire la vérification de la masse brute des conteneurs, par Décret N°2016/2566/PM du 01 juillet 2016, le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, fixait les modalités d'application de l'amendement à la Règle VI/2 de la convention SOLAS de 1974, relatif à la masse brute des conteneurs empotés avant chargement à partir des ports et rades du Cameroun. En effet, dans un pays essentiellement chargeur dont les procédures sont parfois truffées de faux, ce texte réglementaire réglait une question importante de la sécurité maritime ainsi que celle de l'indexation des chargeurs qui étaient déjà dans le viseur de la communauté internationale comme étant à l'origine de certains naufrages en haute mer²⁸.

Dans la même logique, le Cameroun a procédé à la ratification de l'Accord de Partenariat Economique entre les Etats ACP et l'UE, qui est entré en vigueur le 04 Aout 2016. Si cette ratification de l'APE d'étape permet de préserver le libre accès de plus de 90% des produits du pays sur le marché européen et de se conformer aux exigences de l'OMC, il se pose en revanche, la question de l'équilibre du commerce extérieur entre les deux parties. Il en va de même de la faible industrialisation du pays ainsi que de la capacité dérisoire des entreprises existantes à participer efficacement au commerce à l'international. C'est ce qui a justifié la création d'un bureau de mise à niveau, qui a pu arrimer 60 entreprises qui exportaient déjà, avec un certain succès vers le marché européen²⁹. C'est cette même volonté de promouvoir le commerce extérieur qui est à l'origine de la Loi N°2016/014 du 14 décembre 2016³⁰, qui réduit considérablement le capital social minimum d'un million (1.000.000) à cent mille (100.000) FCFA, pour la création d'une SARL³¹, qui est la forme sociale la plus usitée.

²⁸ LASMOLES (O.) et SEA (G.), Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs : difficultés et solutions, 291DMF N° 790 — Avril — 2017, pp.291 et 292.

²⁹ MANDJEM (Y.P.), « Le Cameroun face aux APE : risque ou opportunité ? », Friedrich-Ebert-Stiftung Cameroun/Afrique Centrale, mars 2015, p.20.

³⁰ Loi N°2016/014 du 14 décembre 2016 fixant le capital social minimum et les modalités de recours aux services du notaire dans le cadre de la création d'une société à responsabilité limitée.

³¹ L'article 10 du Traité OHADA dispose que « Les actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les Etats-Parties, nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure ». Néanmoins, l'article 311 de l'Acte Uniforme OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du GIE dispose que « Sauf dispositions Nationales contraires, le capital social doit être d'un million (1.000.000) de Francs CFA au moins ». Le pays a donc saisi l'opportunité offerte par le début de cette dernière disposition du

Cette même vision qui a abouti à la ratification des Règles de Rotterdam est également perceptible à travers l'adhésion du pays aux conventions de Vienne de 1980³² et de New-York de 2005³³. Il s'agit d'un pas que le Cameroun prend sur d'autres pays de la sous-région CEMAC.

B- Le zèle.

Au lendemain des indépendances, il s'est avéré nécessaire d'accompagner les pays nouvellement indépendants en développement et moins avancés pour la plupart pour les amener à prendre une part effective aux relations commerciales internationales. C'est en ce sens que l'accord de Lomé a été signé entre l'UE et les pays ACP, en vue de conférer des préférences commerciales non réciproques et discriminatoires au profit de ces derniers. Jugé contraires aux principes de l'OMC, cet accord a été remplacé en 2000 par celui de Cotonou³⁴, qui avait pour objectif de « *renforcer les capacités de production, d'approvisionnement et commerciales des pays ACP ainsi que leur capacité à attirer les investissements (...) créer une nouvelle dynamique d'échanges entre les parties (...) renforcer les politiques commerciales et d'investissement des pays ACP et (...) améliorer leur capacité de régler les questions liées au commerce* »³⁵.

Pour mieux réaliser ces objectifs, l'accord repose principalement sur la nécessité de libéraliser les différents secteurs de l'économie, notamment, les transports maritimes³⁶ ou le commerce³⁷. Des Accords de partenariat Economique (APE) ou des accords régionaux devraient être progressivement négociés et conclus avant la fin de l'année 2007, pour parvenir aux divers démantèlements, en vue d'un arrimage complet aux prévisions de l'accord de Cotonou. C'est ce qui justifie les négociations de l'APE entre l'UE et les pays ACP. En Afrique Centrale, la configuration négociante est composée du Cameroun, du Congo, de la RCA, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, du Tchad, de la RDC et de Sao Tomé et Principe³⁸.

Nonobstant les multiples dissensions au sujet de l'APE, par une méthode « *solitaire* »,³⁹ le Cameroun a ratifié l'accord d'étape qui est entré en vigueur le 04 Août 2016. Pour le gouvernement, il s'agit d'une « *une approche stratégique qui traduit l'ambition du Cameroun de conquérir des parts de marché sur la scène internationale, et surtout de préserver l'accès préférentiel de ses produits d'exportations sur le marché européen* »⁴⁰.

droit régional, qui s'inscrit dans le sillage de la promotion des affaires selon les contextes socioéconomiques propres à chaque Etat membre.

³² Décret N°2017/128 du 18 avril 2017 portant adhésion du Cameroun à la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, adoptée le 11 avril 1980 à Vienne

³³ Décret N°2017/131 du 18 avril 2017 portant adhésion du Cameroun à la convention des nations unies sur l'utilisation des communications électroniques dans les contrats internationaux, adoptée le 23 décembre 2015 à New-York.

³⁴ Article 36. 1 de l'accord de Cotonou : « *Eu égard aux objectifs et aux principes exposés ci-dessus, les parties conviennent de conclure de nouveaux accords commerciaux compatibles avec les règles de l'OMC, en supprimant progressivement les entraves aux échanges entre elles et en renforçant la coopération dans tous les domaines en rapport avec le commerce.* ».

Article 37.7 de l'Accord de Cotonou : « *...Les négociations tiendront compte du niveau de développement et de l'incidence socio-économique des mesures commerciales sur les pays ACP, et de leur capacité à s'adapter et à ajuster leurs économies au processus de libéralisation. Les négociations seront donc aussi flexibles que possible en ce qui concerne la fixation d'une période de transition d'une durée suffisante, la couverture finale des produits, compte tenu des secteurs sensibles, et le degré d'asymétrie en termes de calendrier du démantèlement tarifaire, tout en restant conformes aux règles de l'OMC en vigueur à cette date* »

³⁵ Article 34 alinéa 3 de l'accord.

³⁶ Article 42 de l'accord de Cotonou.

³⁷ Chapitre 5 de l'accord de Cotonou.

³⁸ Voir **MANDJEM (Y.P.)**, « *Le Cameroun face aux APE : risque ou opportunité ?* », Friedrich-Ebert-Stiftung Cameroun/Afrique Centrale, mars 2015, p.7, note de bas de page n°3.

³⁹ **MANDJEM (Y.P.)**, « *Le Cameroun face aux APE : risque ou opportunité ?* », op.cit., p.6.

⁴⁰ **NGANOU DJOUMESSI (E.)**, ancien Ministre de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du

La ratification des Règles de Rotterdam constitue donc une fois de plus, une désolidarisation aux velléités polémiques sous-jacentes à la non-publication dans le Journal officiel de la CEMAC du Code communautaire révisé, qui est pourtant en vigueur depuis 2012⁴¹. Il s'agit ainsi d'une démarche économique favorable à l'idée de promotion du développement de l'Etat, qui rame malheureusement à contre-courant de l'analyse purement juridique de la convention.

II- La controverse.

Le choix de ratifier les Règles de Rotterdam par le Cameroun s'inscrit dans une démarche embarrassante face aux nombreuses polémiques entretenues au sujet de la convention (A). Par ailleurs, cette démarche est susceptible d'aboutir à de nombreuses questions juridiques dans la mise en œuvre de la convention (B).

A- L'embarras.

Les conventions internationales prennent du temps pour entrer en vigueur⁴², quand elles ne sombrent⁴³ pas dans l'« *hibernation juridique prolongée* »⁴⁴. Le cas échéant, les efforts des Nations Unies dans le cadre de la réglementation des transports internationaux se traduiraient par de nombreux échecs, certains textes n'entrant jamais en vigueur nonobstant leur portée pratique, alors que ceux qui reçoivent un souffle de vie sont toujours critiqués.

Dans un tel contexte, si les Règles de Rotterdam constituent une convention adoptée en amont par une organisation internationale regroupant plusieurs Etats constitués en communautés plus restreintes, l'efficacité de ces dernières⁴⁵ pour booster son entrée en vigueur ne serait pas une vue de l'esprit. En effet, sauf preuve avérée de sa mauvaise foi, un Etat n'aura aucun intérêt à refuser de ratifier une convention, fusse-t-elle internationale, alors que celle-ci lui serait déjà applicable sous un prisme communautaire. Surtout que « *les règlements (de la CEMAC) sont obligatoires dans tous leurs éléments et directement applicables dans tout Etat membre* »⁴⁶. En plus des « *rare* » Etats qui auraient déjà officiellement ratifié les Règles, leur incorporation dans le code CEMAC pourrait ainsi constituer un « *gage* » de l'obtention de six autres ratifications⁴⁷, susceptibles de permettre facilement d'obtenir

Territoire du Cameroun, extrait de l'interview dans « *La Lettre Economique du Cameroun* », n°0025 août 2014, p. 2.

⁴¹ « *Le présent Règlement, qui abroge toutes les dispositions antérieures contraires, prend effet pour compter de la date de sa signature et est publié au Bulletin officiel de la Communauté* », Voir article 2 du Règlement N° 08/12-UEAC-088-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code Communautaire de la Marine Marchande CEMAC.

⁴² La « *convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance* » et connu sous la dénomination de « *convention de Bruxelles* » fut adopté le 25 Août 1924 par dix Etats et est entré en vigueur le 2 Juin 1931. La « *convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer* » connue sous le nom de « *Règles de Hambourg* » a été adoptée le 30 mars 1978 mais mettra presque 15 ans pour entrer en vigueur le 1^{er} Novembre 1992.

⁴³⁴³ C'est l'exemple de la convention sur le transport multimodal international de 1980 ou de la Charte de la Havane visant à instituer l'Organisation Internationale du Commerce.

⁴⁴ **NDENDE (M.)**, « *L'activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux* », Ramatrans, Juillet 2009, n°1, p. 14.

⁴⁵ Par exemple, après la convention de Varsovie de 1929, les pays de la zone franc se sont lancés, quoique timidement, dans le processus de ratification individuelle de la Convention de Montréal du 28 mai 1999, contrairement aux pays de l'Union Européenne qui ont choisi une adhésion collective.

⁴⁶ Article 41 (3) du Traité révisé de la CEMAC.

⁴⁷ La CEMAC compte six Etats membres : le Cameroun, le Gabon, la R.C.A, le Tchad, la Guinée Equatoriale, le Congo.

les vingt ratifications requises pour leur entrée en vigueur. D'ailleurs, c'est un truisme de dire le régime commercial international de ces Etats subit des influences occidentales⁴⁸.

Arrivant au moment favorable, l'adhésion à cette acception était probable. En effet, soucieux d'apporter des solutions au problème criard de développement dont ils font face, l'intérêt de ces Etats pour ce secteur d'activités se justifie par le fait que leur participation réelle dans les transports en général et maritimes en particulier, réside dans une stratégie unitaire⁴⁹. Or, celle-ci ne peut se réaliser avec un droit divers et vétuste.

Néanmoins, dans un contexte marqué par une bipolarisation conflictuelle des intérêts contractuels, la portée novatrice ou moderne d'un texte relatif au droit des transports maritimes constitue-t-elle le seul critère de satisfaction ? De même, dans une sous-région marquée par des relents souverainistes réfractaires à la vision du développement communautaire pourtant communément définie, il n'est pas un cas d'école d'imaginer que le projet d'impulser l'entrée en vigueur du texte international soit boycotté. La non-publication controversée du Code communautaire révisé dans le Bulletin Officiel de l'organisation sous-régionale cinq ans après son entrée en vigueur en est une prémisse ostensible.

Par ailleurs, tous les Etats de la sous-région n'ont pas accès à la mer. Dans un contexte marqué par un certain regain pour la multimodalité, cette technique de transport correspondrait mieux aux attentes des Etats enclavés. Surtout que la portée des Règles de Rotterdam ou du code communautaire révisé est obligatoirement maritime et à titre supplétif transmaritime plus⁵⁰ et multimodale moins⁵¹.

Néanmoins, pour toute autre raison, il n'est pas exclu que les autres membres de la communauté ouverts à la mer ou non, ratifient individuellement la convention. En effet, l'ouverture ou non à la mer semble ne plus être un alibi dirimant pour ratifier ou non une convention maritime. C'est l'exemple de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer dont seule la République Centrafricaine, Etat enclavé, en est partie contractante parmi les membres de la CEMAC. C'est aussi l'exemple des Règles de Hambourg qui avaient inspiré la rédaction du Code communautaire de 2001, mais qui n'avaient pas été ratifiées par tous les Etats de la CEMAC⁵².

Il reste donc que sur le plan international, le remarquable et intrépide pas franchi par le Cameroun pourrait en définitive être un coup d'épée dans l'eau. D'ailleurs, si la plupart des auteurs reconnaissent malgré tout, le déséquilibre de la convention en faveur du transporteur maritime, il demeure paradoxal de constater que seule l'Espagne l'a ratifiée parmi les Etats d'armement⁵³. Le relent presque généralisé en faveur de son éviction même par ses fervents défenseurs, relève d'une autre explication indicible, susceptible d'aboutir au moins à son hibernation juridique. De même, il traduit un probable imbroglio juridique susceptible de naître en cas de cohabitation des deux textes au Cameroun.

⁴⁸ **NGNIMPIEBA TONNANG (E.)**, « *Le nouveau régime juridique des exportations entre les Etats de l'Afrique Centrale : entre influences européennes et réformes laborieuses* », *Juridis Périodique*, n°67, juil. aout-sept. 2006, pp.67-91.

⁴⁹ **NGNINTEDEM (J.C.)**, « *la réglementation des transports en zone CEMAC : un modèle d'intégration sous régionale* », in *cahiers juridiques et politiques de l'université de N'Gaoundéré* », 2008, p.158.

⁵⁰ **TCHIMMOGNE (A.)**, *Le transporteur Maritime de marchandises à la lumière des Règles de Rotterdam*, Mémoire de Master II en droit des affaires, université de Dschang, 2011, p.25.

⁵¹ **FEDI (L.)**, « *Présentation de convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », in *Revue de Droit des Transports*, n°7-8, Juillet-Août 2009, p.19.

⁵² Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, République Arabe Syrienne, République Tchèque, République Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent et Les Grenadines, Sénégal, Sierra Léone, Tunisie, Zambie et en 2005 le Libéria et le Paraguay.

⁵³ Espagne (19 janvier 2011), Togo (17 juillet 2012), Congo-Brazzaville (28 janvier 2014), Cameroun (18 avril 2017).

B- Le conflit.

Si la convention de 1980 sur le transport multimodal international n'est jamais entrée en vigueur, les Etats de l'ancienne UDEAC devenue CEMAC, s'y étaient référés presque obséquieusement⁵⁴ pour élaborer la Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC du 5 Juillet 1996, toujours en vigueur. Il s'agit d'un texte multimodal en général, qui s'applique sans prédilection de mode, à tout « *transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir du lieu situé dans un Etat où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un Etat différent* »⁵⁵. La nouvelle convention internationale réitérée par le code communautaire révisé dispose que « *le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes* »⁵⁶.

Il en ressort que ces deux textes ont tantôt une vocation unimodale, tantôt multimodale, mais avec la particularité de l'exigence de la phase maritime du transport⁵⁷. Cette philosophie rompt avec celle de la convention inter-Etats susmentionnée. De même, le régime juridique applicable à cette vocation multimodale supplétive de la volonté des parties, n'est pas suffisamment étoffé comme dans un texte purement multimodal⁵⁸, notamment la convention inter-Etats. Cette portée multimodale transmaritime moins⁵⁹ pose le problème de la législation multimodale applicable. La certitude est que lorsqu'un contrat de transport multimodal est conclu sans recours à la phase maritime, c'est la convention inter-Etats qui aura droit de cité. Par contre, lorsque le contrat de transport multimodal fait intervenir la phase maritime, il faudra résoudre le conflit de lois.

Commentant les Règles de Rotterdam, le professeur Berlingieri affirme que le texte n'a pas été conçu comme un instrument multimodal. Le transport par d'autres modes constitue seulement un complément du transport maritime⁶⁰. Mais l'articulation des articles 26 et 82 des Règles de Rotterdam applicables respectivement au « *transport précédant ou suivant un transport par mer* » et aux « *conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes* » n'est pas une sinécure. Pressentant la problématique, le législateur communautaire a tenté de la résoudre en prévoyant dans l'article 551⁶¹ du Code communautaire révisé, que sa portée multimodale baisse

⁵⁴ **NGAMKAN (G.)**, « *Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises en Afrique Centrale* », Juridis Périodique, n° 84, p.138.

⁵⁵ Article 1^{er} alinéa 1.

⁵⁶ Articles 1^{er} alinéa 1 des Règles de Rotterdam et 2 alinéa 24 du code communautaire révisé.

⁵⁷ **TCHIMMOGNE (A.)**, *Le transporteur Maritime de marchandises à la lumière des Règles de Rotterdam*, op.cit., p.138.

⁵⁸ La connotation maritime de ses dispositions le traduit à suffisance. L'on se réfère ici aux expressions telles que mer, port, navire, bâtiment. Aussi il y a un mutisme en ce qui concerne les termes utilisés dans d'autres modes de transport.

⁵⁹ Le texte ne vise pas le transport multimodal en général, mais uniquement les opérations multimodales dans lesquelles la présence d'un segment maritime est obligatoire.

⁶⁰ **BERLINGIERI (F.)** « *Aspects multimodaux des RR* », Texte d'une allocution prononcée dans le cadre du colloque qui s'est tenu à Rotterdam le 21 septembre 2009 à l'occasion de l'ouverture à signature des Règles de Rotterdam - Cf. **MIRIBEL (S.)**, compte-rendu de ce colloque au DMF oct. 2009. 853, P.2.

⁶¹ « *Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur, mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions du présent chapitre ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international ou communautaire qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard: a- se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur, si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit ;*

b- *prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir ; et*

également pavillon face à tout autre instrument communautaire, qui se serait appliqué, le cas échéant. Il s'agissait ainsi pour le législateur d'éviter de se dédire, en reconnaissant et en réaffirmant l'existence de la Convention inter-Etats. D'ailleurs, l'article 3 qui régit le caractère obligatoire de cette dernière semble l'emporter sur le code communautaire, qui ne régleme pas expressément le caractère d'ordre public du critère d'application du texte. Son article 571 qui porte sur la question régit plutôt ses dispositions relatives aux obligations et à la responsabilité des parties et non son critère d'application. Si cet argumentaire juridique est fondé, il demeure qu'en pratique, la convention inter-Etats demeure presque inconnue des praticiens, toute chose qui ravivera le débat.

De même, au Cameroun singulièrement, la question demeurera en cas d'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam, qui devront « *cohabiter* » avec le code communautaire. Le cas échéant, il faudra se référer à la *lex posterior*, favorable à l'application des Règles de Rotterdam. L'article 513 du code communautaire dispose sans équivoque que le texte ne s'applique à un Etat que si les contrats qu'il régit « *ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle cet Etat est partie* ». Autrement dit, le texte baisse pavillon face aux instruments internationaux auxquels l'Etat concerné serait soumis. Cette disposition affirme expressément la prééminence des instruments internationaux sur ceux communautaires. Son analyse minutieuse conduit à affirmer que même en l'absence des Règles de Rotterdam, la question du conflit entre la Convention de Bruxelles, les Règles de Hambourg et le code communautaire n'est pas entièrement éludée dans les Etats membres à l'un quelconque des deux premiers textes internationaux. Au Cameroun, l'article 45 de la loi N°96/06 du 18 janvier 1996, portant révision de la constitution camerounaise du 01 juin 1972 dispose à cet effet que « *les traités ou accords internationaux régulièrement approuvés ou ratifiés, ont dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie* ».

Conclusion

Le Cameroun a jugé nécessaire de ratifier la convention internationale sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Il s'est agi d'un mal nécessaire. Cette décision, les tractations qui ont eu cours, ainsi que les critiques qui en ont suivi, sont la traduction patente des divergences d'intérêts qui émaillent toute production juridique, nationale ou internationale. La capitalisation des atouts du texte permettrait aux cocontractants d'en tirer la meilleure plus-value, au cas où elle entrerait en vigueur. Quant à la jurisprudence, son rôle sera également important à un double titre, aussi bien à travers la détermination de la loi applicable que de l'interprétation de ses subtilités. Il s'agit d'ailleurs de perspectives qui doivent être suffisamment explorées dans la sous-région CEMAC, qui a révisé son code communautaire de la marine marchande en y intégrant la plupart des dispositions de la convention internationale./-

c- *n'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur* ».