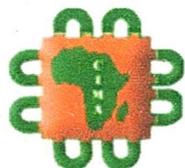


**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)**

B.P: 2750 – Tél. : (+241) 44.37.79 / Fax (+241) 73.42.88

E-mail : [cima@cima-afrique.org](mailto:cima@cima-afrique.org)

Libreville/Gabon



**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)**

B.P : 1575 – Tél. : (+237) 22.20.71.52 / Fax (+237)

22.20.71.51

E-mail : [iaa@iiacameroun.com](mailto:iaa@iiacameroun.com)

**Mémoire de fin d'ETUDES  
POUR L'OBTENTION DU  
Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées  
en Assurances (DESS - A)**

**CYCLE III - 21<sup>ème</sup> Promotion 2012 - 2014**

**THEME :**

**L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE  
DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

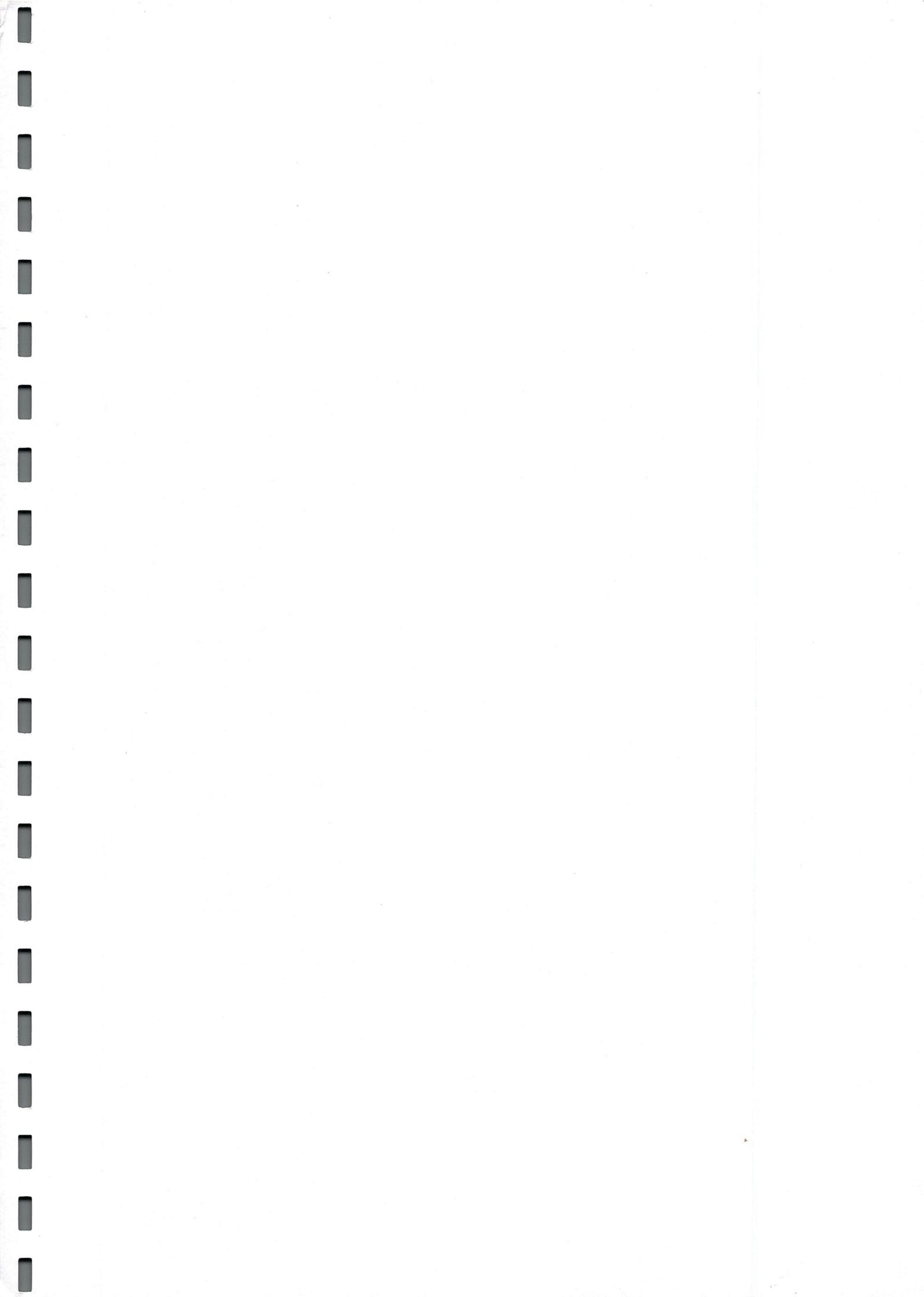
**PRESENTE ET SOUTENU PAR :**

**M. OMBOLO MENOGA  
Pierre Emmanuel**

**SOUS LA DIRECTION DE :**

**M. MOUGNOL Laurent  
Directeur Technique  
CHANAS ASSURANCES S.A**

**NOVEMBRE 2014**



**DEDICACE**

A toute la famille OMBOLO.

## REMERCIEMENTS

Ce mémoire a pu être mené à terme grâce au concours de plusieurs institutions et personnes physiques. La formulation de notre thème de mémoire et notre confort intellectuel en assurance prennent source à l'Institut International des Assurances. Aussi tenons-nous à exprimer notre gratitude à l'ensemble de son personnel et en particulier à Monsieur Roger Jean-Raoul DOSSOU-YOVO, Directeur Général dudit Institut.

Nous exprimons également notre profonde reconnaissance à Monsieur PAMSY Albert, Directeur Général de CHANAS Assurances S.A, non seulement pour nous avoir accepté en stage, mais aussi pour avoir instruit et facilité les conditions de son déroulement agréable. Au sein de CHANAS Assurances S.A, Monsieur MOUGNOL Laurent, Directeur Technique, nous a offert un encadrement de proximité et une paternelle attention. Malgré son emploi de temps surchargé, il a tenu à veiller sur le fond et la forme de notre mémoire. Madame BODO Simone épouse OSSOA nous a fait don de sa patience et de sa disponibilité. Notre travail porte l'empreinte de ses conseils précieux et de son expérience professionnelle. Outre nos encadreurs académiques, plusieurs personnes nous ont témoigné de leur sympathie et guidé nos pas. Il s'agit de Messieurs EKANI Sylvain Ludovic, BESSALA François Xavier, KOM Anatole, EKOUME NJOH James, MIBOG Jean, DJEM Vincent de Paul et de Mesdames HOGA Marthe Marcelle, ETAME ESSOMBE Elise, YUYINDIA Solange et BEFFONG A MESSANGHA Marie Grâce.

Nos entretiens respectivement avec Messieurs Roger SIEWE NGANJUI (Directeur Général de GHANA REINSURANCE PLC), Michel TOGUEM (Directeur Général d'ECO-ASSURANCES S.A) et des responsables administratifs du Centre Permanent d'Arbitrage et de Médiation (CPAM) ont été d'un apport précieux pour la rédaction de notre mémoire. Les encouragements de nos amis et collègues de l'Association Lumière du Droit nous ont aidé à achever vaillamment notre rédaction.

Nous disons sincèrement merci à Monsieur BEAT pour tout ce qu'il a mis à notre profit lors de notre séjour en stage et spécifiquement pour sa longue expérience en matière portuaire et ses connaissances dans le domaine du transport. Nous tenons enfin à remercier Messieurs EKOUMA EKOUMA Pie Bienvenu et OMBOLI Serge Basile, de même que Maître NGO NYEMECK Micheline (Avocat au Barreau du Cameroun) pour leurs soutiens pluriels.

Nous rendons gloire à l'Eternel pour son infinie bonté !

## LISTES DES SIGLES ET ABREVIATIONS

**Art.** : Article

**ASAC** : Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun

**AUA** : Acte Uniforme OHADA relatif à l'Arbitrage

**AUCTMR** : Acte Uniforme OHADA relatif au Contrat de Transport de Marchandises par Route

**AUDCG** : Acte Uniforme OHADA portant Droit Commercial Général

**Bull. Civ.** : Bulletin Civil de la cour de cassation française

**CA** : Cour d'Appel

**Cass. Civ.** : Chambre Civile de la cour de cassation française

**Cass. Com.** : Chambre Commerciale de la cour de cassation française

**CEMAC** : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

**Cf.** : Confère

**CIMA** : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance

**D.M.F.** : Droit Maritime Français

**Infra** : *Plus bas* (dans le texte)

**ISO** : International Standardisation Organisation

**N°** : Numéro

**OHADA** : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

**Op.cit.** : *Opere citato* (Ouvrage cité plus haut)

**p.** : Page (avec pp. pour pages)

**RC** : Responsabilité Civile

**s.** : Suivant

**Supra** : *Plus haut* (dans le texte)

**t.** : Tome

**UDEAC** : Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1 :</b> Les modes de transport et les principaux textes juridiques applicables.....	1
<b>Tableau 2 :</b> Les figures juridiques complexes de transport de marchandises.....	2
<b>Tableau 3 :</b> Les modalités d'acquisition de la qualité de transporteur de marchandises.....	3
<b>Tableau 4 :</b> Classification et exemples de marchandises dangereuses.....	10
<b>Tableau 5 :</b> Aperçu sur les principaux documents contractuels de transport des marchandises.....	11
<b>Tableau 6 :</b> Quelques intervenants à exclure au titre des activités supplémentaires assurables.....	17
<b>Tableau 7 :</b> Le régime juridique applicable à certains auxiliaires mandataires de transport de marchandises.....	18
<b>Tableau 8 :</b> Aperçu général du régime juridique applicable aux organisateurs du transport du transport de marchandises.....	19
<b>Tableau 9 :</b> L'articulation générale des engagements de l'assureur.....	27
<b>Tableau 10 :</b> Les plafonnements et limitations de la RC du transporteur de marchandises.....	49
<b>Tableau 11 :</b> La prescription de l'action en RC contre le transporteur de marchandises.....	51
<b>Tableau 12 :</b> L'exonération de la RC du transporteur de marchandises.....	52
<b>Tableau 13 :</b> Les modes d'assurance des marchandises par voie de terre.....	60
<b>Tableau 14 :</b> Les types de police d'assurance sur facultés.....	61

## LISTE DES FIGURES

<b>Schéma 1</b> : L'action en RC contractuelle motivant l'intervention de l'assureur.....	12
<b>Schéma 2</b> : Le mécanisme de l'assurance RC à forme étendue : la RC des entreprises professionnelles du transport des marchandises.....	34
<b>Schéma 3</b> : Les bases de l'intervention de l'assureur RC contractuelle du transporteur de marchandises.....	53
<b>Schéma 4</b> : Le mécanisme de l'assurance à forme restreinte : la RC contractuelle du transporteur de marchandises.....	65

## RESUME

Le législateur CIMA met systématiquement entre parenthèses l'assurance des conséquences pécuniaires de la RC des transporteurs de marchandises en utilisant l'expression « y compris la responsabilité du transporteur ». C'est de celles-ci que nous avons voulu sortir cette assurance qui par ailleurs ne doit pas être noyée par les assurances Corps et Facultés qui existent dans la branche maritime et transports. A l'observation d'une diversité de qualifications de la notion de transporteur de marchandises et de celle des risques de RC qui en découlent, nous recherchons le produit d'assurance pouvant le mieux convenir à cet acteur important de l'économie qu'est le transporteur de marchandises. Cette investigation est menée dans le croisement de la logique juridique et de la logique assurantielle. Au titre de la logique juridique, nous mettons en exergue les fondements de tel ou tel produit d'assurance de cet acteur. Ce faisant, nous satisfaisons à la question du pourquoi en passant par celle du qui. Au titre de la logique assurantielle, nous tentons de retracer les grandes lignes d'un produit RC des transporteurs de marchandises, lesquelles vont du champ des garanties octroyées aux événements assurables en passant par les engagements respectifs des parties. Dans cet ordre d'idées, nous répondons à la question du comment qui est celle du mécanisme assurantiel applicable en l'espèce, celle du fonctionnement en général de cette assurance. En fonction de la cartographie que nous faisons des risques, nous mettons en lumière deux formes de produits. La première, à forme étendue, concerne les entreprises déclarant exercer plusieurs activités associées au déplacement des marchandises, outre celle de transporteur proprement dite. La seconde est à forme restreinte et a trait aux personnes physiques et morales qui déclarent exercer seulement l'activité de transport des marchandises pour autrui. Dans le premier cas l'assureur octroie une diversité de garantie qui coïncident avec la kyrielle de RC (délictuelle, quasi délictuelle voire contractuelle) à la charge probable des entreprises professionnelles du transport des marchandises. Dans le second cas, ce n'est qu'à la base une garantie RC contractuelle qui lie le preneur d'assurance et l'assureur. Notre travail contient quelques innovations pouvant être mises à profit. Elles vont des mesures de prévention aux extensions de garantie en passant par l'arbitrage, pris comme instrument de diminution du déroulement long desdites solutions d'assurance. Nous proposons aux assureurs d'instituer une veille juridique liée à la RC du transporteur de marchandises. Car, l'assurance RC subit les orientations des sources du droit des transports et de la RC. Il serait regrettable d'en pâtir continuellement.

## ABSTRACT

Civil liability of carriers of goods has been put in brackets the CIMA Code. Indeed, the legislator has systematically put in brackets insurance related to financial consequences of civil liability of carriers of goods using the phrase "including the carrier's liability." It is from these that we wanted to get that insurance which should not be confused with hull insurance and goods insurance that exist in the maritime branch and transportation. Upon observation of a variety of meanings of the idea carrier of goods and that of risks of civil liability arising there from, we are still looking for the insurance branch that would best suit this person that plays an important role in the economy who is the carrier of goods. Such research is being conducted in both the legal domain as well as the insurance one. Under the legal logic, we highlight the legal foundations of particular insurance domain of the carrier. In so doing, we answer the questions why and who.

Considering the matter within the insurance concept, we are trying to emphasize the main ideas of a branch of civil Liability of carriers of goods, which are the scope of insurance coverage granted to insurable events taking into account the parties' duties. So doing, we answer the question how which is that of the insurance mechanism that applies in this case, that of the general functioning of this insurance.

Depending on the geographic situation of the risk, we highlight two types of branches. The first, having an extended form, involves companies that perform several activities related to movement of goods, in addition to that of the carrier itself. The second is the restricted form and is related to human beings and companies performing only the activity of carrying goods for others. In the first case the insurer covers a diversity of events that refer to cases of civil liability (tort, quasi-contractual) with the burden of proof which lies on professional companies that practice goods transportation. In the second case, it is only the basic contractual liability cover that binds the policyholder and the insurer. Our work includes some innovations that can be useful. They range from prevention to extended coverages through arbitration, taken as a tool to decrease the long-tail of said insurance. We offer insurers to establish a legal intelligence related to civil liability of carriers of goods. Because, civil liability insurance is influenced by the sources of law of transport and civil liability. It would be unfortunate that such influence stays for a long time.

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	1
<b>TITRE 1 : L'assurance RC à forme étendue : l'assurance RC des entreprises professionnelles du transport des marchandises</b> .....	6
<b>CHAPITRE 1 : Les fondements de l'assurance RC à forme étendue</b> .....	8
<b>Section 1 : Les fondements de la garantie contractuelle</b> .....	8
<b>Section 2 : Les fondements des activités supplémentaires assurables</b> .....	15
<b>CHAPITRE 2 : Le fonctionnement des garanties de l'assurance à forme étendue</b> .....	20
<b>Section 1 : L'articulation des garanties octroyées</b> .....	21
<b>Section 2 : Le domaine d'intervention des parties contractantes</b> .....	25
<b>TITRE 2 : L'assurance RC à forme restreinte : l'assurance RC contractuelle du transporteur de marchandises</b> .....	35
<b>CHAPITRE 1 : Analyse des fondements juridiques de base de la garantie de l'assureur</b> .....	36
<b>Section 1 : Examen des aspects juridiques fondamentaux du risque RC contractuel transférable à l'assureur</b> .....	36
<b>Section 2 : L'action en RC contre le transporteur de marchandises</b> .....	44
<b>CHAPITRE 2 : Les différentes Polices RC contractuelles du transporteur de marchandises</b> .....	53
<b>Section 1 : Les assurances RC en matière maritime fluviale et aérienne</b> .....	54
<b>Section 2 : L'assurance RC contractuelle du transporteur routier de marchandises</b> .....	59
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	66

## INTRODUCTION GENERALE

1. On peut définir l'assurance RC du transporteur de marchandises comme l'assurance qui a pour objet la couverture des conséquences pécuniaires des réclamations pour des dommages causés à des tiers et résultant de l'activité de transport de marchandises. Si les dommages ont pour origine l'exécution défectueuse du contrat de transport de marchandises et mettent en exergue le préjudice causé à un contractant du transporteur, on parle de RC contractuelle. A l'inverse, si ces dommages sont nés en dehors de tout contrat ou sont occasionnés à une personne autre que le contractant, c'est la RC délictuelle ou la RC quasi délictuelle qui sera en cause.

2. Cette RC est fondée sur les demandes en réparation formulées par des personnes que le transporteur a lésées en n'exécutant pas ou en exécutant de manière insatisfaisante son contrat. Son fondement découle de l'analyse de divers textes juridiques applicables<sup>1</sup> à ces professionnels que sont les transporteurs de marchandises. Ces textes sont d'origine communautaire ou internationale voire nationale, comme l'indique le tableau ci-après :

<b><u>TABLEAU 1 : LES MODES DE TRANSPORT ET LES PRINCIPAUX TEXTES JURIDIQUES APPLICABLES</u></b>	
<b>MODES DE TRANSPORT</b>	<b>TEXTES JURIDIQUES APPLICABLES</b>
<b>ROUTIER</b>	Acte uniforme OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route
<b>MARITIME</b>	*Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978 (Règles de HAMBOURG) ; *Code communautaire de la marine marchande CEMAC du 22 décembre 1994 révisé le 3 août 2001.
<b>AERIEN</b>	*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999 à Montréal (Convention de MONTREAL) ; *Code de l'aviation civile de la CEMAC du 21 juillet 2000.
<b>FERROVIAIRE</b>	*Code du commerce (Articles 103, 104 et 105) ; *Code de Procédure civile et commerciale.

3. A ces figures juridiques, plus ou moins simples, s'ajoutent celles complexes de transport successif, de transport superposé, de transport multimodal et de transport substitué comme reprises dans le tableau ci-dessous :

<sup>1</sup> L'ancrage territorial de ce travail est le Cameroun. Il est toutefois conçu pour pouvoir être facilement adapté à toute la zone CEMAC en particulier et l'ensemble de la CIMA en général. Au-delà des contraintes académiques qui le justifient à la base, nous voulons qu'il soit perçu comme une contribution (une vision prospective) à l'œuvre d'harmonisation des conditions générales de la branche Maritime & Transports en cours au sein de l'ASAC.

**TABLEAU 2 : LES FIGURES JURIDIQUES COMPLEXES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

SITUATIONS JURIDIQUES	DEFINITIONS	OBSERVATIONS
<b>Transport successif</b> (On parle aussi de <i>chaîne horizontale de transporteurs</i> )	Succession de transporteurs autonomes dans un même mode de transport pour l'exécution d'un unique contrat de transport de marchandises.	La responsabilité des intervenants est souvent solidaire ; la victime pouvant agir contre chaque transporteur pour l'entièreté des réparations ou contre tous.
<b>Transport superposé</b>	Déplacement d'un véhicule de transport contenant des marchandises, par mer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, <b>sans rupture de charge</b> . Ici, le véhicule routier est indissociable du conditionnement au point où la manutention n'est pas celle de la marchandise mais celle dudit véhicule.	La prise en charge originaire de la marchandise doit avoir été décidée par voie routière ; une partie du parcours doit être non routière (autre mode) et le véhicule routier doit intervenir pour la livraison. Sinon on parle de transport mixte ou même de transport multimodal.
<b>Transport multimodal/intermodal/combiné</b>	Conditionnement de la marchandise à l'aide d'une unité de transport intermodale et acheminement par plusieurs modes de transports. On recourt au commissionnaire de transport ou à l'entrepreneur de transport multimodal (ETM).	Il peut être national, communautaire ou international. Ici, un document unique couvre plusieurs phases du transport. S'il y a plusieurs modes et plusieurs documents, on parle de <b>transport mixte</b> .
<b>Transport substitué</b> (On parle aussi de <i>chaîne verticale de transporteurs</i> )	Celui auquel le transporteur dit "contractuel" a délégué (sous-traité) tout ou partie du déplacement et dont il répond en tant que transporteur "en nom".	Il met en relation un sous-traitant et un sous-traité. Seul le sous-traité est effectivement connu du propriétaire ou de l'ayant droit à la marchandise.

4. Ces figures juridiques participent de la complexité des problèmes de responsabilité en ce qui concerne l'acheminement des marchandises, lesquelles se compliquent davantage au contact de la conception polysémique de transporteur de marchandises. D'après la doctrine, le transporteur de marchandises est « celui qui fait la profession de transporter des marchandises appartenant à autrui contre rémunération »<sup>2</sup>. Il s'en suit qu'il s'agit de la personne physique ou morale qui, à titre de profession habituelle, effectue l'acheminement des marchandises appartenant à autrui en contrepartie d'une rémunération appelée fret (prix du transport)<sup>3</sup>.

5. Derrière cette apparente simplicité, se cache une pluralité voire une diversité sinon une multiplicité de situations pouvant révéler la qualité de transporteur de marchandises. On peut ainsi avoir à faire à un transporteur contractuel, un transporteur apparent, un transporteur

<sup>2</sup> KENGUEP (E), Droit des transports OHADA et CEMAC, Douala, Edition CRAF, 2012, N° 147, p.128.

<sup>3</sup> FILIPPI (N), Le prix du transport terrestre de marchandises, Mémoire de Master professionnel du droit des transports terrestres, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Faculté de Droit et de science politique, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2012.

effectif ou réel. On peut toutefois tenter de résumer cette diversité en deux classes : le transporteur de fait d'une part, et le transporteur de droit, d'autre part. Toujours est-il que des personnes physiques ou morales qui n'ont pas suffisamment prêté attention à cette réalité éclatée et plurielle de la qualité de transporteur peuvent voir leur responsabilité civile engagée et en subir les conséquences pécuniaires, parfois jusqu'à un déséquilibre difficilement rattrapable.

**TABLEAU 3 : LES MODALITES D'ACQUISITION DE LA QUALITE DE TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

SITUATION EN PRESENCE	DEFINITION	OBSERVATION/REMARQUE
<b>Transporteur contractuel</b>	Celui qui signe le document de transport en s'engageant à déplacer lui-même explicitement et à livrer les marchandises.	Il passe un contrat de transport explicite et le fait constater dans la lettre de voiture, la lettre de transport aérien ou le connaissement, suivant les cas.
<b>Transporteur apparent</b>	Celui dont le nom figure dans le document de transport sans qu'il soit démontré qu'il s'est engagé à déplacer puis livrer les marchandises.	Ici, l'indice de la qualité de transporteur de marchandises est la présence du nom sur le titre de transport d'un professionnel. On parle d'appréciation <i>in abstracto</i> .
<b>Transporteur effectif ou réel</b>	Personne qui exécute en réalité le déplacement physique de la marchandise ou qui est impliquée dans l'exploitation de l'engin ou de la chaîne de transport.	Dans ce cas, la matérialité dans l'exécution du contrat, celui qui a effectué les opérations réelles de déplacement et de livraison des marchandises. On parle d'appréciation <i>in concreto</i> .
<b>Propriétaire du moyen de transport</b>	Celui qui, personne physique ou morale, a la propriété effective du moyen ou véhicule utilisé pour le déplacement de la marchandise.	C'est le cas du propriétaire du navire, du propriétaire de l'aéronef ou du propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. On parle d'appréciation <i>in abstracto</i> .

6. Hâtons-nous de préciser que les personnes ainsi exposées peuvent souscrire plusieurs types d'assurances RC.

Il peut s'agir d'une part de la RC chef d'entreprise. Elle couvre le preneur d'assurance contre les conséquences pécuniaires de son activité à l'égard des tiers en exploitation (RC exploitation) et/ou après livraison. Il reste entendu que la garantie RC exploitation renvoie aux dommages survenus au cours et du fait de l'entreprise ou des personnes dont elle doit répondre tandis que la RC après livraison garantit les dommages causés par des produits qui ont été livrés ou par des travaux qui ont été exécutés dans le cadre des activités de l'entreprise. Il peut s'agir d'autre part de l'assurance RC automobile qui intéresse davantage le voiturier, lequel est soumis à cette obligation d'assurance pour les véhicules terrestres, remorques et semi remorques qu'il met en circulation.

7. Toutefois, dans l'un et l'autre cas, les dommages occasionnés aux marchandises font d'habitude l'objet d'exclusions pour ce qui est desdits produits d'assurance. L'assurance RC transporteur de marchandises trouve alors toute sa nécessité et toute son originalité. Elle n'est pas à confondre non plus avec les assurances dites « Ad valorem »<sup>4</sup>. Cette assurance couvre la marchandise transportée, en général de bout en bout (de magasin à magasin) sur la base de sa valeur réelle ; celle-ci pouvant par ailleurs comprendre le profit espéré par l'ayant droit à ladite marchandise. Dans ce cadre, le montant de la prime d'assurance est fonction de la valeur réelle ainsi déclarée. Et c'est celle-ci qui sert également d'assiette en cas de sinistre. C'est une assurance de choses conçue pour une indemnisation satisfaisante du propriétaire ou de l'ayant droit des marchandises transportées mais sinistrées au cours de leur déplacement ou acheminement.

8. Elle n'enlève en rien la nécessité pour le transporteur de marchandises de souscrire une assurance RC, car il peut toujours être attiré devant une juridiction étatique ou une instance arbitrale afin de répondre des conséquences pécuniaires des dommages qu'il cause à autrui. Cette assurance sera une bonne couverture pour son souscripteur.

9. Dans son mémoire professionnel soutenu en 2008, Irène NZOYEM<sup>5</sup> a démontré que l'assurance contient des solutions adaptées à l'activité du transporteur des marchandises. Dans un sens plus large, Jean-Patrick MARCQ<sup>6</sup>, souligne dans son ouvrage paru en 2011 l'impact de plus en plus pesant des lois et conventions internationales<sup>7</sup> sans oublier la densité et la complexité<sup>8</sup> des modes de transport (maritimes, routiers, ferroviaires, aériens et fluviaux) qui aboutissent au constat d'une spécificité des risques en matière de transport de marchandises où la prévention joue un rôle essentiel. Si cette assurance fait partie des assurances de l'entreprise, elle accuse des particularités<sup>9</sup> même si elle ne déroge pas à tous les grands

---

<sup>4</sup> Cette expression qui est d'origine latine veut dire en français «en valeur » ou encore « selon la valeur des choses ».

<sup>5</sup> NZOYEM (I), Les remèdes apportés par l'assurance pour protéger le transport routier des risques de perte et d'avarie, Mémoire de Master professionnel du droit des transports terrestres, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2008.

<sup>6</sup> MACQ (J-P), Risques, assurances de transport et logistique, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 2<sup>ème</sup> édition, 2011.

<sup>7</sup> Dans le même sens, on peut lire : COUTANSAIS (C P), « Transport maritime : Entre globalisation et développement durable », in Études, 2010/3 Tome 412, p. 307-318 ; LLUELLES (D), Précis des assurances terrestres, Montréal, Thémis, 5<sup>ème</sup> édition, 2009.

<sup>8</sup> Cette densité et cette complexité sont suffisamment étayées par ANTONIAZZI (F), La rationalisation des flux de marchandises à travers les terminaux intermodaux, Thèse de doctorat de Sciences Économiques et de Gestion, Mention Économie des Transports, Université Lumière Lyon 2, Sapienza Università di Roma, Novembre 2011

<sup>9</sup> CHAUMET (F), Les assurances de responsabilité de l'entreprise, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2011.

principes de l'assurance<sup>10</sup> encore moins aux contours généraux des risques de responsabilité civile assurables<sup>11</sup>.

10. A la suite de cette revue de littérature, nous voulons répondre à la question : quel est le produit d'assurance qui est le mieux adapté aux risques de responsabilité civile du transporteur de marchandises ? En d'autres termes, quels doivent être les contours d'une bonne assurance RC transporteur de marchandises ?

11. Notre hypothèse de recherche est la suivante : le produit d'assurance RC Transporteurs de marchandises doit non seulement englober les différentes qualifications de transporteurs de marchandises mais aussi être modulé en fonction de la cartographie des risques de RC auxquels peuvent être exposés les personnes auxquelles la qualité de transporteur de marchandises est assignable.

12. Notre sujet nous oblige à un compromis entre la logique juridique et la logique assurantielle. Dans nos développements, nous combinerons la démarche du juriste à celle de l'assureur. Nous attacherons un soin particulier à résoudre au fur et à mesure les questions de l'identification du preneur de ce produit d'assurance et des personnes qui y sont assurées. Nous n'omettrons pas de parler des contraintes et opportunités liées à cette assurance en passant par une cartographie des risques RC des différentes personnes pouvant être revêtues de la qualité de transporteur de marchandises (le transporteur principal, les sous-traitants, sous-contractants, sous-transporteurs, tractionnaires, et autres organisateurs du transport des marchandises [commissionnaire de transport, entrepreneur de transport multimodal, ...]).

13. Notre plan qui découle de notre problématique et de notre hypothèse de recherche est par ailleurs construit dans le dessein de segmenter le produit d'assurance RC transporteur de marchandises en fonction des cibles et des besoins en couverture des preneurs de cette assurance. C'est pourquoi nous retenons les deux axes suivants :

#### **TITRE 1 : L'ASSURANCE RC A FORME ETENDUE : L'ASSURANCE RC DES ENTREPRISES PROFESSIONNELLES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

#### **TITRE 2 : L'ASSURANCE RC A FORME RESTREINTE : L'ASSURANCE RC CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

<sup>10</sup> COULBAULT (F), ELIASHBERG (C), LATRASSE (M) et autres, Les grands principes de l'assurance, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2003.

<sup>11</sup> ELIASHBERG (C), Risques et assurances de responsabilité civile, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2006.

**TITRE 1 :**

**L'ASSURANCE RC A FORME ETENDUE : L'ASSURANCE RC DES  
ENTREPRISES PROFESSIONNELLES DU TRANSPORT DES  
MARCHANDISES**

14. Les entreprises professionnelles de transport sont de différentes natures. Elles exercent des activités diversifiées dans la chaîne de transport. Si l'on se limite à une analyse basique, leur intervention dans ladite chaîne est en principe spécifique et restreinte à tel ou tel besoin. On pense dès lors à une spécialisation dans cette diversité. On pourra, suivant cette approche, distinguer celles qui sont spécialisées dans la logistique (conditionnement, manutention, gestion des stocks, entreposage, etc.) de celles qui ont pour unique fonction l'organisation du transport des marchandises (commissionnaire de transport, entreprise de transport multimodal).

15. Dans cette vision, on séparerait de façon abrupte les auxiliaires de transport<sup>12</sup> des transporteurs<sup>13</sup> proprement dits. Pourtant, derrière ces frontières, se retrouvent des complicités voire des interconnexions ou encore des passerelles de qualifications qui évidemment rejaillissent sur la couverture promise et à honorer par l'assureur.

16. L'une des premières passerelles est constituée par l'exercice de plusieurs activités par une même entreprise, laquelle est à la fois transporteur, commissionnaire de transport, commissaire agréé en douane, transitaire, prestataire des services logistiques, etc.

17. Un autre viaduc est engendré par le fait que, pour une situation où toutes les phases préalables, principales et postérieures voire attenantes sont confiées à une même entreprise par le propriétaire des marchandises, il n'est pas évident de sectionner les divers contrats souscrits. Il est plus certain que le juge saisi des responsabilités nées de cet ensemble de contrats s'orientera vers le contrat prédominant parmi ceux qui ont été exécutés par un seul et même professionnel<sup>14</sup>.

18. Ainsi, tel acteur que l'on croyait à un moment donné transitaire ou commissionnaire ou autre sera qualifié de transporteur sur la base d'un critère dont il n'a pas pris la mesure de l'occurrence ou tout au moins, la possibilité du prononcé. Il en découle dès lors une incertitude pouvant créer des « trous de garantie », d'autant plus qu'à la diversité de ces situations juridiques se prête une pluralité de risques de RC.

---

<sup>12</sup> Toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport.

<sup>13</sup> Professionnels en charge du déplacement et de l'acheminement des marchandises. Mais, le transporteur peut aussi effectuer d'autres prestations, soit à titre occasionnel, soit à titre habituel.

<sup>14</sup> A titre d'exemple, le commissionnaire de transport est censé seulement organiser les actes juridiques nécessaires à l'exécution du contrat de transport. Mais, comme nous le verrons, il peut aussi avoir la qualité de transporteur de marchandises.

19. Le produit RC des entreprises professionnelles du transport des marchandises doit être étudié dans son pourquoi et dans son comment. La question du pourquoi trouvera une réponse dans l'analyse des fondements de cette assurance (**Chapitre 1**) tandis que celle du comment nous orientera vers son mécanisme ou plutôt son fonctionnement (**Chapitre 2**).

## **CHAPITRE 1 : LES FONDEMENTS DE L'ASSURANCE RC A FORME ETENDUE**

20. Cette assurance est à forme étendue dans la mesure où elle contient non seulement une garantie RC contractuelle (**Section 1**) mais aussi des garanties additionnelles (**Section 2**). Ce sont les fondements de ces garanties que nous devons à présent examiner.

### **SECTION 1 : Les fondements de la garantie contractuelle**

Les assises de la garantie RC contractuelle sont cumulativement l'existence d'un contrat de transport de marchandises (§ 1) et la violation d'une obligation née dudit contrat (§ 2).

#### ***§ 1 : L'existence d'un contrat de transport de marchandises***

Le contrat de transport de marchandises (A) doit être conclu avec un professionnel : le transporteur de marchandises (B).

#### **A- La notion de transporteur de marchandises**

21. Il n'existe pas de définition générique du transporteur de marchandises. C'est tout de même une notion connue de divers textes juridiques, lesquels, pour ce faire, renseignent utilement sur les concepts de transporteur (1) et de marchandises (2).

##### **1- La notion légale de transporteur de marchandises**

Les définitions légales de la notion de transporteur de marchandises sont diverses (a). Mais, toutes se résument en trois critères essentiels (b).

##### **a/ Les définitions légales**

22. En matière maritime, les législations retiennent qu'il s'agit d'une « personne physique ou morale par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec le chargeur »<sup>15</sup>. En matière routière, il est regardé comme « une personne physique ou morale qui prend la responsabilité d'acheminer la marchandise du lieu de départ au lieu de destination au moyen d'un véhicule routier »<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Art.1<sup>er</sup> 2) des Règles de HAMBOURG et Art.2 52) du Code de la marine marchande CEMAC.

<sup>16</sup> Art.2 k) de l'AUCTMR.

De ces définitions légales, il faut en déduire les critères clés.

### **b/ Analyse des critères clés d'acquisition de la qualité de transporteur de marchandises**

23. La qualification du transporteur de marchandises est intimement liée à celle de contrat de transport de marchandises. On peut donc les étudier de manière cumulative.

24. S'agissant des critères du contrat de transport, on retrouve successivement le déplacement (dans le sens de mouvoir physiquement en utilisant un matériel adapté) et la maîtrise dudit déplacement par un professionnel. Pour ce qui est de la qualité de transporteur proprement dite, elle découle de la profession (un savoir-faire dans le domaine), de l'habitude (il faut des actes répétés et non des actes isolés), une capacité commerciale<sup>17</sup> spécifique<sup>18</sup>. C'est en substance un professionnel autorisé pour le déplacement de façon habituelle des marchandises appartenant à autrui.

### **2- La notion légale de marchandises**

25. Quand les textes juridiques s'attachent à définir la notion de marchandises<sup>19</sup>, c'est soit de façon trop ouverte<sup>20</sup>, soit pour englober expressément certains biens qui pourraient créer des difficultés d'entendement<sup>21</sup>. Ils ne prennent pas à leur compte la conception comptable qui veut que les marchandises soient des « éléments de stocks situés en amont du processus d'exploitation de l'entreprise..., tout ce qui est acheté en vue de la revente en l'état »<sup>22</sup>.

On observe tout de même le souci dans ces différents textes de dissocier les marchandises ordinaires (a) des marchandises dangereuses (b).

#### **a/ Les marchandises ordinaires**

26. La référence aux marchandises ordinaires est forgée par opposition à celle des marchandises dangereuses. Ce sont celles qui ne présentent pas en elles-mêmes une dangerosité particulière. Elles sont intrinsèquement inoffensives. Il faut alors définir les marchandises dangereuses pour déduire l'existence, par défaut, des marchandises ordinaires.

<sup>17</sup> Le transporteur est forcément commerçant au sens des art.2 et 3 de l'AUDCG.

<sup>18</sup> Cette spécificité est due à l'exigence d'un agrément délivré par les autorités compétentes. C'est donc une profession pour l'accès duquel l'habilitation est donnée, même si on peut avoir en pratique des transporteurs et commerçants de fait.

<sup>19</sup> La Convention de MONTREAL n'en donne aucune définition.

<sup>20</sup> D'après l'art.2 e) de l'AUCTMR, on entend par marchandise « tout bien mobilier ».

<sup>21</sup> C'est l'art.2 5) des Règles de HAMBOURG.

<sup>22</sup> MARTINET (A-C) et SILEM (A), (*sous la direction de*), Lexique de gestion et de management, Paris, DUNOD, 8<sup>ème</sup> édition, 2008, p.385.

## b/ Les marchandises dangereuses

27. Nous retenons comme définition de marchandise dangereuse celle issue de la législation OHADA<sup>23</sup>. Généralement, ces marchandises font l'objet d'une classification en neuf centres d'intérêts. C'est la classification de la Convention CEMAC du 25 juin 1999 sur les marchandises dangereuses que nous reprenons ci-dessous avec des exemples<sup>24</sup>.

**TABLEAU 4 : CLASSIFICATION ET EXEMPLES DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

CLASSE	DENOMINATION	EXEMPLE
1	Matières, objets explosibles et objets chargés de matières explosibles	Munitions, feux d'artifices, Module pour airbag,....
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	Bouteilles, Aérosols, gaz de propulsion, butane,...
3	Matières liquides inflammables	Peinture, solvants, huiles minérales, alcool,...
4	Matières solides inflammables et matières sujettes à inflammation spontanée (matières autoréactives et matières ; solides explosibles désensibilisées ; matières sujettes à l'inflammation spontanée ; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables).	*Chiffons huileux, étoupes, zirconium sec ; *Déchets de coton huileux, paille ; *Poudre de silicium alcalin ; *ferrosilicium, cendre de zinc,...
5	<i>i)</i> Matières comburantes ; <i>ii)</i> Peroxydes organiques.	Perchlorate de baryum, peroxydes organiques ; Engrais au nitrate d'ammonium,...
6	<i>i)</i> Matières infectieuses ; <i>ii)</i> Matières toxiques.	Déchets d'hôpitaux, échantillons de diagnostique ; Arsenic, insecticides, fongicides, pesticides...
7	Matières radioactives	Instruments de mesure, matériel de radiologie....
8	Matières corrosives	Solution alcaline, acide sulfurique, Batteries
9	Matières ou objets dangereux divers	Engins de sauvetage auto-gonflable, PCB, automobile...

On notera que la dangerosité des marchandises n'empêche pas la formation d'un contrat de transport.

### B- La notion de contrat de transport de marchandises

Cette notion sera étudiée à l'aune de sa formation (1) et de sa preuve (2).

#### 1- La formation du contrat de transport des marchandises

28. Le contrat de transport de marchandises existe dès que les parties sont d'accord sur le prix du transport (le fret), les marchandises à transporter et les modalités de déplacement des dites marchandises. C'est un contrat consensuel, c'est-à-dire qu'il naît de la seule rencontre des

<sup>23</sup> Art. 2 alinéa 2 f) de l'AUCTMR : « une marchandise qui, de façon générale, par sa composition ou son état, présente un risque pour l'environnement, la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des biens. »

<sup>24</sup> Pour un approfondissement des aspects associés au transport des marchandises dangereuses, lire notamment : **AYMARD (P)**, Le transport routier de marchandises dangereuses, Mémoire Master 2 « Droit du transport terrestre », Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, septembre 2011.

volontés. C'est l'occasion de rappeler qu'il est également commercial<sup>25</sup>, à titre onéreux<sup>26</sup>, synallagmatique<sup>27</sup> et nommé<sup>28</sup>. Mais les documents écrits délivrés dans son processus de formation n'ont qu'une vertu probatoire.

## 2- La preuve du contrat de transport de marchandises

29. Cette preuve est administrée par divers documents en fonction du mode de transport en présence. Nous représentons dans le tableau ci-après :

<b>TABLEAU 5 : APERÇU SUR LES PRINCIPAUX DOCUMENTS CONTRACTUELS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES</b>			
DOMAINE	DENOMINATION	DEFINITION/EXPLICATION	OBSERVATIONS
ROUTIER	<i>Lettre de voiture</i>	Document écrit qui constate la conclusion du contrat de marchandises par route. C'est la même dénomination qui est retenue en matière ferroviaire et fluviale. Ce document fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la prise en charge des marchandises.	L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte pas l'existence et l'efficacité du contrat de transport.
MARITIME	<i>Connaissement</i>	Document écrit qui constate la conclusion du contrat de marchandises par mer. Ce document a une triple fonction : contractuelle, probatoire et commerciale.	Il peut avoir plusieurs formes : à ordre, au porteur, nominatif ou à personne dénommée. A côté de ce document, il peut aussi être établi un titre appelé « <i>short form</i> ». Son verso est en blanc et ne comporte pas les conditions et termes de l'armateur.
AERIEN	<i>Lettre de transport aérien (airway bill)</i>	Document écrit qui constate la conclusion d'un contrat de transport de marchandises par air.	Ce document peut être substitué par le <i>récépissé des marchandises</i> ou par un <i>titre de transport électronique</i> .
MULTIMODAL	<i>Document de transport multimodal</i>	Document écrit qui constate la conclusion d'un contrat de transport de marchandises effectué par plusieurs modes en vertu d'un contrat écrit.	Il est émis par l'entreprise de transport multimodal (ETM). Ce document peut être négociable (au porteur ou à ordre) ou non (non à ordre, avec mention du nom du destinataire).

Une fois que ce contrat est valablement formé, sa violation entraîne des sanctions.

<sup>25</sup> Il est commercial de par l'objet (marchandise) et la qualité du transporteur, lequel est toujours un commerçant.

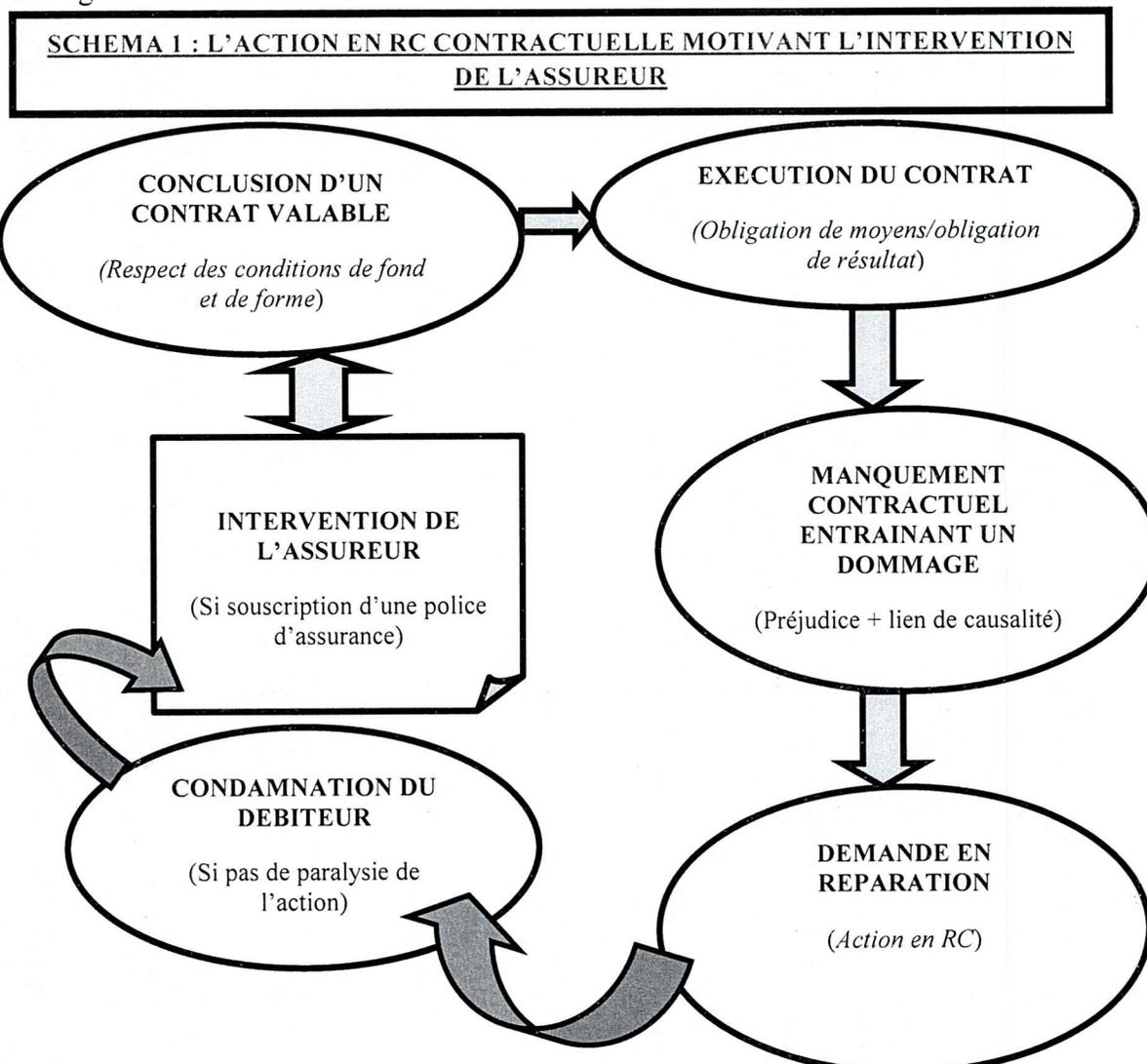
<sup>26</sup> Il n'est pas à titre gratuit. Le transporteur est rémunéré par le fret.

<sup>27</sup> Il produit réciproquement des droits et obligations pour les parties contractantes.

<sup>28</sup> Dans la mesure où il est clairement connu du législateur et qualifié par lui.

## § 2 : La violation d'une obligation contractuelle liée au transport de marchandises

30. L'intervention de l'assureur peut se justifier si un manquement est reproché au débiteur d'une obligation contractuelle. Le schéma ci-dessus l'illustre à suffire.



Nous allons tâcher de mettre l'accent sur la nature de l'engagement pouvant être violé (A) et sur la diversité des situations juridiques de l'éventualité de cette méprise contractuelle (B).

### A- La violation d'un engagement contractuel donné

Cette violation peut être celle soit d'une obligation de résultat (1) soit d'une obligation de moyens (2).

#### 1- Le cas de l'obligation de résultat

Cette obligation doit être définie (a) et illustrée (b).

### **a/ Définition de l'obligation de résultat**

31. Elle est aussi appelée obligation déterminée. Elle a trait à une prestation précise à fournir à tout prix. En pareille circonstance, seule la force majeure ou encore le fait d'un tiers peut exonérer. Le fait de la victime peut s'y ajouter aussi.

32. Toujours est-il que si le résultat promis n'est pas atteint, une présomption de RC ou RC de plein droit pèse sur le débiteur. Cette obligation a été forgée par l'article 1147 du code civil. Elle est reprise à leur compte par certains textes juridiques en matière de transport des marchandises.

### **b/ Illustrations de la violation d'une obligation de résultat**

33. C'est principalement le transporteur aérien de marchandises qui est tenu par une obligation de résultat. Le régime d'exonération de sa RC exclut en effet toute faute mise à sa charge. L'accent est mis sur le résultat qu'il n'a pas atteint, lequel est démontré par les pertes et avaries subies par les marchandises à lui confiées<sup>29</sup>. Toutefois, le retard à la livraison le concernant repose sur les bases d'un manquement à une obligation de moyens.

## **2- Le cas de l'obligation de moyens**

Ses contours doivent être mis en exergue (a) avant ses illustrations (b).

### **a/ Définition de l'obligation de moyens**

34. Elle est aussi dénommée obligation de diligence et de prudence. Elle engage le débiteur, non à atteindre un résultat précis absolument, mais à un comportement qui est susceptible de l'en rapprocher. Lorsque la RC du débiteur est engagée, c'est sur la base d'une faute présumée ou prouvée. On parle de RC subjective. Elle est prédominante dans les textes juridiques.

### **b/ Illustrations de la violation de l'obligation de moyens**

35. Nous avons déjà dit que le transporteur aérien de marchandises est lié par une obligation de moyens dans le cadre du retard à la livraison. Sa faute doit être prouvée. Elle est par contre présumée à l'égard du transporteur maritime non seulement pour les pertes et avaries, mais aussi pour les retards à la livraison<sup>30</sup>. Le transporteur routier de marchandises est quant à lui

---

<sup>29</sup> Nous approfondissons ces aspects dans la seconde partie de notre travail.

<sup>30</sup> Art. 5 des Règles de HAMBOURG.

soumis tantôt à une obligation de moyens renforcée tantôt à une présomption de faute, tantôt à une RC pour faute prouvée<sup>31</sup>.

Ces différents cas de manquements peuvent se prêter à des complexifications.

## **B- La diversité des situations juridiques de violation des engagements nés d'un contrat de transport de marchandises**

Elle concerne le transporteur principal (1), le transporteur sous-traitant (2) et les transporteurs successifs (3).

### **1- La violation par le transporteur principal**

36. La notion de transporteur principal renvoie à la chaîne verticale de transport<sup>32</sup>. C'est un transporteur qui contracte initialement avec l'ayant droit de la marchandise ou son représentant. Il est pleinement responsable des dommages subis par la marchandise à l'égard de ce dernier. Mais, ayant passé le contrat originel, il choisit de faire intervenir un ou plusieurs autres transporteurs. Il devient lui-même donneur d'ordre et mandant. Il cumule alors les qualités de transporteur et d'organisateur de fait du déplacement. L'autre hypothèse est celle où les marchandises empruntent plusieurs modes. Lorsque le mode maritime y est impliqué, sa qualification prédomine sur les autres.

### **2- La violation par le transporteur sous-traitant**

37. Cette notion a pour équivalent soit le transporteur substitué soit le transporteur de fait<sup>33</sup>. Son vis-à-vis peut prendre la dénomination de transporteur sous-traité ou de transporteur contractuel. Il s'agit de toute personne à laquelle l'exécution du déplacement du contrat de transport de marchandises a été confiée par le transporteur initial.<sup>34</sup> Ce sont des techniques d'externalisation qui se diffèrent de la chaîne verticale de transport.

### **3- La violation par l'un ou plusieurs des transporteurs successifs**

38. Nous sommes en présence ici d'une chaîne verticale<sup>35</sup> pour la RC de laquelle la victime peut agir contre celui que la loi désigne comme responsable ponctuel des dommages ou contre tous les différents intervenants, dans le cadre d'une action solidaire.

Ces cas de figures peuvent quelquefois se prêter avec les activités supplémentaires assurables.

<sup>31</sup> Art. 16 et 17 de l'AUCTMR.

<sup>32</sup> Cf. notre introduction générale, tableau 2, p.2.

<sup>33</sup> Cf. art. 39 de la Convention de MONTREAL.

<sup>34</sup> Art. 1<sup>er</sup> 2) des Règles de HAMBOURG et art. 2 53) du Code de la marine marchande CEMAC.

<sup>35</sup> Cf. notre introduction générale, tableau 2, p.2.

## **SECTION 2 : Les fondements des activités supplémentaires assurables**

39. Il n'y a pas que l'activité de transporteur de marchandise qui soit assurable au titre du produit RC à forme étendue. Il a des activités supplémentaires (§ 1) dont l'examen des implications s'imposera à nous (§ 2).

### **§ 1 : *Le choix des activités supplémentaires assurables***

Ce choix se fera à mesure que nous retiendrons certaines (A) et en éliminerons d'autres (B).

#### **A- La diversité des activités supplémentaires assurables**

Dans la multitude des activités associées au transport des marchandises, il faut procéder au moins à une énumération indicative (1) dont le critère et la justification ont été réalisés avant (2).

##### **1- La justification et le critère de la prise en compte**

40. Ce qui justifie le choix des activités supplémentaires assurables c'est d'abord le profil du preneur d'assurance. L'assureur entend le prendre dans la globalité de ses risques et activités engendrant des RC dont les conséquences pécuniaires pourraient compromettre durablement la trésorerie. Il tiendra compte du fait qu'une entreprise professionnelle de transport peut assumer, pour un même client les opérations d'emballage, de marquage, de conditionnement et de chargement de la marchandise.

41. Dès lors, le critère de prise en compte sera constitué par la sélection des opérations inhérentes au contrat de transport et affectant peu ou prou le déplacement des marchandises.

##### **2- L'énumération indicative des activités supplémentaires assurables**

42. Ce sont en premier les auxiliaires de transport<sup>36</sup> parmi lesquels on peut retrouver certains mandataires comme le transitaire<sup>37</sup> ou encore le commissionnaire en douane<sup>38</sup>. Les activités d'organisation du transport de marchandises comme celle de commissionnaire de transport<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport.

<sup>37</sup> Toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise, de son déplacement géographique, de la réservation du fret et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant.

<sup>38</sup> Toute personne physique ou morale agréée par l'administration des Douanes et faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration en détail des marchandises que cette profession soit exercée à titre principal ou qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale.

<sup>39</sup> Toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant.

ou d'entrepreneur de transport multimodal<sup>40</sup> sont aussi assurables dans ce produit à forme étendue. On peut aussi accepter les contrats liés à l'exploitation des véhicules de transport routier de marchandises mais exclure par exemple l'affrètement de navire ou le leasing d'aéronef<sup>41</sup>.

## **B- L'indication des activités non assurables**

Les bases sur lesquelles l'assureur exclut certaines activités (1) doivent être énoncées avant de s'arrêter sur une liste indicative de quelques unes des activités non assurables (2) au titre de cette police.

### **1- La justification et le critère de l'exclusion**

43. C'est l'application a contrario du critère de la prise en compte des activités assurables et de leur justification. Sous la présente rubrique, nous retrouverons des activités qui ne sont pas logées en temps que tel parmi les auxiliaires de transport. Elles se nichent plutôt dans la chaîne technique.

44. Elles sont davantage corrélées à l'exploitation des moyens et infrastructures de transport. En raison du cumul des engagements et d'une prise de risque « multibranche »<sup>42</sup> qui s'en suit, les capacités financières des assureurs ne leur permettent pas de prendre facilement en portefeuille ces risques. Il est bien question des intervenants dans la chaîne du transport des marchandises, mais ils ont un profil de risque spécifique qui déborde le champ normal d'une extrapolation de la RC du transporteur des marchandises.

### **2- L'énumération indicative des activités à exclure**

45. On exclura de cette police non seulement des auxiliaires mandataires (par exemple le consignataire de navire et le consignataire de la cargaison) mais aussi des auxiliaires manutentionnaires (par exemple l'agent handling et les manutentionnaires portuaires). En fonction du critère et de la justification qui précèdent, nous avons grand peine à ne pas prendre en compte le releveur<sup>43</sup> dont l'assimilation avec les auxiliaires ordinaires paraît aisée.

---

<sup>40</sup> Toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

<sup>41</sup> Sur ces contrats liés à l'exploitation des véhicules de transport : KENGUEP (E), op.cit, p. 223 à 243.

<sup>42</sup> SZMARAGD (J-M), « Les mutations du paysage maritime mondial, leur impact sur la (ré) assurance maritime », SCOR GLOBAL P & C, Newsletter technique, septembre 2011.

<sup>43</sup> Le relevage est une activité portuaire qui consiste à charger des marchandises dans les camions ou wagons à partir des magasins ou terre-plein, ou à décharger les marchandises des camions ou des wagons en magasin ou sur terre-plein.

**TABEAU 6 : QUELQUES INTERVENANTS A EXCLURE AU TITRE DES ACTIVITES ADDITIONNELLES**

ACTIVITE /PROFESSION	ROLE/ FONCTION
<b>AVITAILLEUR (SCHIPCHANDLER)</b>	<i>Toute personne physique ou morale agréée par les autorités portuaires et douanières à pourvoir aux besoins logistiques des navires. C'est un ravitailleur attitré.</i>
<b>AGENT HANDLING (Entrepreneur de manutention aéroportuaire)</b>	<i>*Entreposage des marchandises ; *Opérations commerciales ou administratives ; *Accomplissement d'actes juridiques pour le compte du transporteur. Il intervient dans le domaine aéroportuaire.</i>
<b>AGENT MARITIME</b>	<i>*Négocier et conclure les contrats ; *Rechercher le fret ; *Gérer les finances ; *Mettre en place un tissu relationnel pour l'armateur ou le transporteur.</i>
<b>CAPITAINE</b>	<i>Toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire.</i>
<b>COMMISSAIRE AUX AVARIES</b>	<i>Toute personne physique ou morale chargée par les assurances ou parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les dommages subis par un navire ou par la cargaison à la suite d'une fortune de mer, avarie ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise.</i>
<b>CONSIGNATAIRE</b>	<i>Mandataire, selon le cas, de l'armateur du navire ou des ayants droit à la marchandise transportée (On distingue le consignataire de la cargaison ou de la marchandise du consignataire de navire). Il doit : *Procéder à la réception des marchandises (au départ) ; *Procéder à la livraison des marchandises à la réception ; *Servir de « boîte postale » ; *Représenter son mandant en justice ; *pourvoir aux besoins normaux du navire.</i>
<b>COURTIER MARITIME</b>	<i>Toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendante qui à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes aux auxiliaires. Il joue également le rôle d'interprète de navire. C'est une sorte de «notaire maritime ».</i>
<b>EXPERT MARITIME</b>	<i>Toute personne physique ou morale qualifiée qui a pour mission de faire le contrôle ou l'inspection des services marchands, des biens de production, des navires, des structures maritimes en vue de constater, évaluer, donner un avis technique et/ou éclairer les parties ou le tribunal.</i>
<b>LAMANEUR</b>	<i>Activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage. Il travaille sur les cordages et les haussières à l'aide de la chaloupe de lamanage.</i>
<b>MANUTENTIONNAIRE PORTUAIRE</b>	<i>*Manutentionnaire-bord : Il charge, arrime, désarrime et décharge les marchandises sans en recevoir la garde. *Manutentionnaire-terre : Il transfère et stocke les marchandises sous entrepôt ou terre-plein. Il s'occupe aussi de la réception, de la reconnaissance et de la garde des marchandises. On l'appelle également <b>acconier</b>.</i>
<b>PILOTE</b>	<i>Activité de la navigation maritime par laquelle sont guidés les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et des passes, à l'exclusion des séparations de trafic.</i>
<b>REMORQUEUR</b>	<i>Activité qui consiste à assurer le déplacement et la manœuvre des navires jusqu'à leur poste à quai dans le port ou en mer quand ils ne peuvent y parvenir par leurs propres moyens de propulsion. Les autres rôles du remorqueur sont : *le sauvetage des navires en difficulté au large ; *la lutte contre les incendies dans les ports ; *la lutte contre les pollutions marines.</i>

## § 2 : Les implications inhérentes aux activités supplémentaires assurables

Elles sont tantôt d'ordre juridique (A) tantôt d'ordre stratégique et managérial (B).

### A- Les implications d'ordre juridique

46. Nous segmenterons ces implications en deux groupes. Pour ce faire, nous ferons apparaître dans des tableaux récapitulatifs d'une part celles qui ont trait aux auxiliaires de transport (1) et d'autre part celles qui concernent les organisateurs de transport de marchandises (2).

#### 1- Les implications juridiques liées aux activités des auxiliaires de transport de marchandises

TABLEAU 7 : LE REGIME JURIDIQUE APPLICABLE A CERTAINS AUXILIAIRES MANDATAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES		
ACTEURS	DOMAINE D'INTERVENTION	FONDEMENT ET NATURE DE LA RC
COMMISSIONNAIRE EN DOUANE	Il est habilité par l'autorité douanière à accomplir les formalités douanières des marchandises.	*A l'égard de son commettant, il est responsable de toute erreur dans la déclaration ou l'application des tarifs de douane, de même que tout préjudice pouvant résulter de retard dans le paiement des droits, taxes ou amendes. Il pourra aussi être question des défauts de conseil sur les documents à produire au vue de la réglementation. *C'est une responsabilité subjective (pour faute)
TRACTIONNAIRE	Celui qui met un tracteur à la disposition d'un client pour tirer une remorque remise par ce client.	Il est tenu de la même manière que le transporteur car, l'opération s'analyse comme un contrat de transport au regard des marchandises chargées dans la remorque : le tractionnaire est un transporteur qui déplace ces marchandises.
TRANSITAIRE	*Agent de liaison ; *Mandat pour les opérations préliminaires ou complémentaires (les instructions qu'il reçoit sont exprimées sous la forme d'un « ordre de transit »).	*Faute personnelle dans l'accomplissement de l'ordre de transit par lequel il est lié par mandat. *RC pour faute prouvée.

47. Nous tenons à ajouter à la suite de ce tableau que ces auxiliaires sont des commerçants et leur RC est prescrite dans le cadre de ce régime. C'est aussi le cas en général des organisateurs du transport des marchandises.

## 2- Les implications juridiques liées aux organisateurs du transport de marchandises

**TABLEAU 8 : APERÇU GENERAL DU REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX ORGANISATEURS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

ACTEURS	CHAMP D'INTERVENTION	FONDEMENT ET DE LA RC	NATURE DE LA RC
<b>COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT</b>	<p>* Organiser ou de faire exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant.</p> <p>* Dans sa liberté d'organisation juridique et matérielle, il peut lui-même se charger de déplacer les marchandises, soit en tout, soit en partie.</p> <p>* Il peut aussi être requis pour un transport multimodal, principalement pour celui qui n'est pas Inter-Etats CEMAC.</p>	<p>* La RC du commissionnaire de transport est recherchée du fait de l'exercice de sa profession non seulement en sa qualité de garant des transporteurs et auxiliaires de transport qu'il se substitue pour l'accomplissement de ses obligations contractuelles mais aussi au titre de sa responsabilité personnelle.</p> <p>* Dans ce dernier cas, sa responsabilité est mise en jeu lorsque les marchandises sont sous la garde de ses substitués.</p>	<p>* RC objective ou de plein droit</p> <p>* Il s'agit tant d'une RC du fait personnel que d'une RC contractuelle du fait d'autrui (les personnes avec qui il a passé des actes juridiques). Il dispose d'un recours subrogatoire contre ses substitués et sous-traitants.</p> <p>* Lorsqu'il agit en tant que transporteur, sa RC prend le régime juridique du mode de transport en cause.</p>
<b>ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL (ETM)</b>	<p>* Un transport multimodal Inter-Etats CEMAC ;</p> <p>* Un contrat de transport multimodal.</p>	<p>* Pertes ou dommages subis par les marchandises et retard à la livraison, si les marchandises étaient sous sa garde ;</p> <p>* Actes ou omissions des préposés aux services desquels il a recours.</p>	<p>* RC personnelle pour faute présumée (présomption de négligence) ;</p> <p>* RC subjective du fait d'autrui.</p>

48. Au pied de ce tableau, nous n'omettons pas de signaler que le régime juridique de la commission de transport est celui de l'AUDCG,<sup>44</sup> alors que celui de l'ETM découle davantage de l'application des règles édictées par le législateur CEMAC<sup>45</sup>. Ce qui préfigure d'autres types d'implications.

### B- Les implications d'ordre stratégique et managérial

49. Nous analysons, sous cet aspect, ce qui au-delà de toute contrainte juridique amène une entreprise professionnelle de transport de marchandises à souscrire cette assurance à forme étendue. A l'observation, ce choix naît d'une double adéquation d'ordre managérial (1) et stratégique (2) avec les activités du preneur de cette assurance.

<sup>44</sup> Art. 169 et s. dudit AUDCG.

<sup>45</sup> En particulier : Art. 19 de la Convention Inter-Etats de transport multimodal de marchandises en U.D.E.A.C.

## **1- Une adéquation avec les contraintes managériales de l'entreprise professionnelle du transport des marchandises**

50. Il s'agit pour les managers des entreprises professionnelles du transport des marchandises de se soucier de la sécurité financière de leur structure. Cette assurance représente un pivot de financement des risques de RC de natures diverses qui peuvent venir à tout moment les fragiliser ou même les pousser à la fermeture.

51. Dans cette optique, cette assurance RC s'interprète comme un outil de gestion des réclamations et des litiges liés aux conséquences pécuniaires des activités desdites entreprises. Ce risque est transféré à l'assureur dont l'intervention pourra aller jusqu'aux soins de l'image et de la réputation du preneur de cette assurance.

## **2- Une adéquation avec les contraintes stratégiques desdites entreprises**

52. Cette assurance à forme étendue est un outil d'accompagnement à la responsabilité sociale des entreprises professionnelles du transport des marchandises qui entendent se conformer à des standards internationaux.

53. La responsabilité sociale des entreprises (RSE)<sup>46</sup> est liée à l'application à celles-ci du concept de développement durable, lequel repose sur les piliers d'ordre économique, social et environnemental. Ce qui impose de se soucier de la rentabilité et de la croissance en intégrant d'une part les impacts sociaux et environnementaux et d'autre part en accordant une attention particulière aux préoccupations de ses parties prenantes : les stakeholders (actionnaires, clients, salariés, fournisseurs, etc.).

54. L'ancrage de la RSE est la norme SA 8000, laquelle va plus loin que les normes ISO 9001 en dépassant l'exigence de qualité par la soumission aux droits de l'Homme et au droit de l'environnement.

Le fonctionnement des garanties de cette assurance doit intégrer cet aspect des choses.

## **CHAPITRE 2 : LE FONCTIONNEMENT DES GARANTIES DE L'ASSURANCE A FORME ETENDUE**

55. Nous ne pouvons mener à bien l'étude du fonctionnement des garanties de l'assurance à forme étendue qu'en examinant tour à tour leur champ d'application (**Section 1**) et les engagements respectifs des parties (**Section 2**).

---

<sup>46</sup> MARTINET (A-C) et SILEM (A), op.cit, p.519.

## SECTION 1 : L'articulation des garanties octroyées

Cette police est à forme étendue dans la mesure où elle est constituée d'une garantie de base, à savoir la RC contractuelle (§ 1) et des garanties additionnelles (§ 2).

### § 1 : L'articulation des garanties liées à la RC contractuelle

56. Dans le cadre de la RC contractuelle, une couverture des engagements contractuels est de principe (A). Elle peut être complétée par celle des engagements contractuels spécifiques (B).

#### A- La couverture minimale des engagements contractuels

57. C'est le plancher de l'intervention de l'assureur englobant un objet (1) et un ensemble de situations (2).

##### 1- Les préjudices contractuels couverts

58. Les dommages contractuels couverts<sup>47</sup> sont essentiellement d'ordre matériel et immatériel. C'est la résultante soit des pertes ou avaries (dommages matériels) soit du retard à la livraison (dommages immatériels). L'assureur octroie une garantie doublement civile contractuelle<sup>48</sup> et civile professionnelle<sup>49</sup>.

##### 2- Le bénéfice de la couverture de la garantie contractuelle

59. C'est le lieu de souligner la spécificité de cette garantie par rapport à une police d'assurance à forme restreinte. Dans le cadre de cette garantie, la configuration du preneur d'assurance est telle qu'il y a fusion des solutions d'assurance de RC contractuelle. En effet, l'entreprise professionnelle de transport de marchandises aurait pu multiplier des polices en corrélation avec la diversité d'activités qu'elle exerce. On assiste alors à une sorte de mélange de polices RC transitaire, RC commissionnaire de transport, RC commissionnaire agréé en douane ou encore RC prestataires de services logistiques<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> La typologie des dommages couverts sera approfondie plus bas dans notre travail.

<sup>48</sup> Elle a pour fait générateur l'inexécution ou la mauvaise exécution des obligations contractuelles mises au passif du preneur d'assurance et dont il doit répondre à l'égard des mandants, clients et donneurs d'ordre, à l'occasion de l'exercice des activités déclarées aux conditions particulières.

<sup>49</sup> Elle a pour fait générateur les préjudices causés aux clients, mandants et donneurs d'ordre du fait d'une omission, d'une erreur, d'une négligence, de l'insuffisance des moyens techniques et humains engagés à l'occasion de l'exercice des activités déclarées aux conditions particulières. Elle s'étend aux erreurs de destination et aux retards à la livraison.

<sup>50</sup> Sous ce vocable, on retrouve les activités de stockage, l'accomplissement des tâches logistiques et même les prestations d'entrepositaire (également dénommé dépositaire).

60. Bien évidemment, les activités de voiturier<sup>51</sup> et de tractionnaire sont incluses dans cette couverture. La précaution que l'assureur prend à ce niveau est l'identification des véhicules destinés au transport des marchandises, lesquels font l'objet d'énumération aux conditions particulières<sup>52</sup>. Seuls les préjudices causés par suite de garde, d'usage ou de conduite desdits véhicules, sans distinction des qualités de locataire ou de propriétaire de ceux-ci, entraînent cette garantie contractuelle<sup>53</sup> et professionnelle<sup>54</sup>.

61. Cette garantie joue en faveur du preneur d'assurance lui-même (RC contractuelle et professionnelle du fait personnel) ou encore de ses préposés, sous-traitants et mandataires (RC contractuelle et professionnelle du fait d'autrui). Et dans de dernier cas de figure, des recours subrogatoires sont éventuellement envisageables. Ce qui n'a rien à voir avec la couverture des engagements contractuels spécifiques.

## **B- La couverture des engagements contractuels spécifiques**

Elle a trait à la déclaration de valeur (1), à la déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (2) et à l'ordre d'assurance (3).

### **1- La prise en compte de la déclaration de valeur**

62. Cette garantie couvre la valeur déclarée faite à l'assuré par son client au delà des limites d'indemnisation prévues par les règles de droit applicables au contrat de transport.

Seuls sont garantis les dommages matériels subis par les marchandises en cours de transport. Le preneur d'assurance prélève en amont un supplément de fret. Quant à l'assureur, il exige à son cocontractant de l'en informer afin qu'il marque en connaissance de cause son accord. Ces trois dernières observations valent aussi pour la déclaration d'intérêt spécial à la livraison.

### **2- La prise en compte de la déclaration d'intérêt spécial à la livraison**

63. Elle concerne les attentes spécifiques liées à la livraison conforme des marchandises. Cette garantie couvre la déclaration d'intérêt spécial à la livraison faite à l'assuré par son

---

<sup>51</sup> Cette expression est synonyme de transporteur de marchandises par route. C'est le professionnel qui exécute lui-même les opérations de déplacement par route des marchandises appartenant à autrui.

<sup>52</sup> C'est ce que l'assureur appelle la déclaration de parc.

<sup>53</sup> C'est la garantie des conséquences pécuniaires du non-respect des obligations contractuelles dues par l'assuré (obligation de moyens/obligation de résultat). Au plan général, elle est fondée sur l'application des articles 1147 (*obligation de résultat*) et 1137 (*obligation de moyens*) du code civil.

<sup>54</sup> Elle est aussi une RC AVANT LIVRAISON/RECEPTION. C'est la responsabilité pour des dommages survenus au cours et du fait de l'activité de l'entreprise. C'est une RC attachée à une activité professionnelle et pour tout ce qui vient avant la livraison/réception.

client au-delà des limites d'indemnisation prévues par les règles de droit applicables au contrat de transport.

### **3- La garantie d'ordre d'assurance**

64. Elle couvre les dommages matériels subis par les marchandises en cours de transport, objet d'un ordre d'assurance fait au preneur d'assurance par son client pour le compte de leur propriétaire. Cet alourdissement de RC est un pacte de garantie pris comme une clause d'assuré additionnel.

Elle est pourtant éloignée des garanties additionnelles de la police RC à forme étendue de ces professionnels du transport des marchandises.

#### **§ 2 : L'articulation des garanties additionnelles**

65. C'est une conjonction d'un package minimal (A) et d'une éventuelle couverture des atteintes accidentelles à l'environnement (B).

#### **A- Le package minimal des garanties additionnelles**

66. Il est composé de la RC avant livraison (1) et de la RC après livraison (2) des marchandises. Dans l'un et l'autre cas, ce qui prédomine n'est pas la relation contractuelle. Et la nature de la RC oscillera entre celle délictuelle ou quasi-délictuelle et celle de plein droit, suivant les sources du droit applicables au cas par cas.

##### **1- La RC avant livraison**

67. C'est, sur un plan assurantiel général, la garantie du preneur d'assurance pour les conséquences pécuniaires de la RC qu'il peut encourir en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil.

68. Elle est ainsi l'équivalent d'une RC exploitation. C'est la prise en compte par l'assureur des dommages mis au passif du preneur d'assurance pour les activités assurées, du fait des biens qu'il exploite et des moyens qu'il met en œuvre avant la livraison d'un produit ou avant la réception des ouvrages et installations. Elle est donc forcément antérieure à la livraison des marchandises.

##### **2- La RC après livraison**

69. Le fait générateur de cette garantie est la livraison ou parfois la réception. La livraison des marchandises est le transfert en la puissance et possession de celles-ci ou son représentant.

70. La réception n'est que la constatation de la livraison faite par le débiteur d'une prestation donnée.

71. La livraison existe dès lors que le propriétaire des marchandises (ou son représentant) acquiert le pouvoir d'en user en dehors de toute intervention du preneur d'assurance. Il suffit que ce dernier ait perdu les moyens pratiques d'exercer un contrôle matériel direct sur les conditions d'usage ou de consommation des marchandises ou d'agir sur ses conditions pour que la livraison ou la réception soit réputée effectuée. C'est à partir de ce moment que la garantie RC après livraison joue.

Il faut voir comment elle peut s'articuler avec les atteintes accidentelles à l'environnement.

## **B- L'extension éventuelle à la responsabilité environnementale**

Cette extension a un objet (1) et des caractères (2) qu'il faut connaître.

### **1- L'objet de la garantie responsabilité environnementale**

72. Cette garantie a pour origine le transport, le stockage ou la manipulation des marchandises susceptibles d'avoir un impact néfaste sur l'environnement, notamment les marchandises dangereuses<sup>55</sup>.

73. Cet impact néfaste résulte de l'émission, de la dispersion, du rejet ou du dépôt de toute substance liquide, gazeuse ou solide diffusée dans l'atmosphère, le sol ou les eaux. Il y a par suite production d'odeurs, de bruits et de vibrations y compris des rayonnements, des radiations et variations anormales de température dont les circonstances sont à déterminer<sup>56</sup>.

### **2- Les caractères de l'atteinte à l'environnement assurable**

L'assureur ne retient principalement que les caractères graduel (a) et accidentel (b).

#### **a/ Le caractère graduel**

74. Ce caractère a pour assise l'existence d'un délai entre l'événement générateur et la manifestation de l'atteinte. D'où une certaine lenteur et une progressivité.

<sup>55</sup> Nous avons évoqué à ce titre une corrélation avec la RSE. Sur cette idée : **LENCLOS (R)**, Risque de réputation des entreprises et responsabilité sociale et environnementale, Mémoire de Maîtrise ès sciences appliquées (Génie industriel), Université de MONTREAL, Ecole polytechnique de MONTREAL, Août 2009. Lire aussi : **KAREKEZI (C)**, « L'importance croissante de la responsabilité sociale des entreprises dans les économies modernes », in *Le Réassureur Africain*, 25<sup>ème</sup> édition, juin 2009, p. 17.

<sup>56</sup> Ce qui impose une évaluation des risques. A ce sujet, lire : **KABA (S M)**, « Le rôle de la gestion intégrée des risques dans la gouvernance d'entreprise », in *Le Réassureur Africain*, 23<sup>ème</sup> édition, juin 2009, p. 32.

### **b/ Le caractère accidentel**

75. Il suppose un événement matériel, soudain et imprévu<sup>57</sup>. On écarte à ce niveau tout acte prévisible et sur lequel le preneur d'assurance pouvait avoir une emprise quelconque<sup>58</sup>.

76. Après cette approche transversale des garanties octroyées, nous devons, pour avoir une bonne compréhension de cette police à forme étendue, circonscrire le domaine d'intervention du preneur d'assurance et de l'assureur.

## **SECTION 2 : Le domaine d'intervention des parties contractantes**

75. La sphère d'intervention de l'assureur (§ 1) n'est pas la même que celle du preneur d'assurance (§ 2).

### **§ 1 : Les engagements de l'assureur**

Ils dépendent d'un domaine d'intervention (A) qui a une étendue (B).

#### **A- Le domaine d'intervention de l'assureur**

76. Il résulte de la lecture combinée des articles 32, 51 et 54 du code CIMA que l'assureur RC n'est tenu que si un fait dommageable exposant le preneur d'assurance à des conséquences pécuniaires a fait l'objet d'une réclamation prévue par des textes juridiques. Les dommages y relatifs (1) doivent découler d'événements (2) garantis.

#### **1- Les dommages garantis**

77. C'est une conjonction de dommages matériels (a), immatériels (b) et corporels (c).

#### **a/ Les dommages matériels**

78. Ils sont la résultante de toute détérioration d'une chose ou substance ainsi que son vol ou sa disparition. Il s'agit aussi de toute atteinte physique à des animaux. Ils comprennent en outre tout dommage aux marchandises et aux objets mobiliers confiés au preneur d'assurance. Ils sont distincts des dommages corporels.

#### **b/ Les dommages corporels**

79. Ce sont ceux qui se déduisent de toute atteinte corporelle subie par une personne physique. Ils ne sont pas liés à la garantie contractuelle mais éventuellement aux autres

---

<sup>57</sup> Ce qui rapproche de la définition générique de l'accident pour l'assureur : tout événement imprévu, fortuit et extérieur à la victime entraînant des conséquences dommageables.

<sup>58</sup> La garantie des risques d'atteinte à l'environnement est parfois une exclusion rachetable et objet d'une clause spéciale dans une police RC générale.

garanties. Ils mettent en présence la catégorie des RC délictuelle et quasi délictuelle. Ils peuvent être préalables à des dommages immatériels.

### **c/ Les dommages immatériels**

**80.** L'assureur les définit comme tout préjudice pécuniaire résultant de la privation de jouissance d'un droit, de l'interruption d'un service rendu par une personne ou par un bien meuble ou immeuble. Il s'agit aussi de la perte d'un bénéfice suite à la survenance de dommages matériels ou corporels garantis.

**81.** Une différence doit être faite entre les immatériels purs et les immatériels consécutifs.

Les immatériels purs<sup>59</sup> sont ceux à des dommages corporels ou matériels. Les immatériels consécutifs ne sont que subséquents à des dommages corporels ou matériels garantis, lesquels dépendent des événements assurables.

### **2- Les événements garantis**

L'assureur ne donne sa garantie que pour certains événements (a). Il en exclut d'autres (b).

#### **a/ La détermination des événements couverts**

**82.** Aussi bien dans les conditions générales que dans les conditions particulières, l'assureur définit les événements pour lesquels il entend donner sa garantie. Ne pouvant reprendre dans le cadre de ce travail tous ces événements, dans la mesure où nous les avons implicitement passés en revue à l'occasion de l'examen de l'articulation des garanties octroyées, nous arrêterons sur quelques uns qui paraîtraient exclus. C'est le cas de la faute lourde<sup>60</sup> et de la faute inexcusable<sup>61</sup> qui n'ont pas les caractères de la faute intentionnelle ou dolosive<sup>62</sup> du preneur de l'assurance ou des assurés. Celle-ci demeure une circonstance exclue.

#### **b/ Les événements exclus de la garantie de l'assureur**

**83.** On retrouve les plus classiques comme la guerre civile et la guerre étrangère. Dans le même sens, on peut citer les mouvements populaires et émeutes. S'y greffent aussi les grèves

---

<sup>59</sup> A distinguer des immatériels non consécutifs simples qui sont la conséquence d'un dommage corporel ou matériels non garanti.

<sup>60</sup> La faute lourde est caractérisée par une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude de débiteur de l'obligation à l'accomplissement de sa mission contractuelle.

<sup>61</sup> Faute grave exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative mais ne comportant pas d'éléments intentionnels.

<sup>62</sup> Art. 11 du code CIMA.

et lock-out, les amendes pénales, les phénomènes naturels à caractère catastrophique<sup>63</sup>. Certaines marchandises sont d'office<sup>64</sup> exclues : les bijoux, les objets d'art, et de collection, les fourrures, perles, pierres et métaux précieux. L'assureur décline aussi sa garantie pour les billets de banque, les monnaies, les chèques, les actions, les obligations, les chèques, coupons et valeurs de toutes espèces.

84. Ne pouvant examiner ici les exclusions spécifiques, nous rappelons qu'elles sont souvent listées dans les conditions particulières.

**TABLEAU 9 : L'ARTICULATION GENERALE DES ENGAGEMENTS DE L'ASSUREUR**

STRUCTURE PRINCIPALE	SUBDIVISIONS	OBSERVATIONS
CHAMP D'APPLICATION DE LA POLICE	* Risques couverts * Risques exclus	Le champ d'intervention de l'assureur n'est pas illimité. Il est établi dans les conditions générales et précisé dans les conditions particulières et spéciales.
NATURE DES GARANTIES OCTROYEES	* Garantie de base * Extensions de garantie	* Les garanties sont octroyées moyennant le paiement d'une prime. * Les extensions de garantie font l'objet de surprime.
MONTANT DES GARANTIES	* Limites d'engagement (par sinistre et par année d'assurance) * Franchise (par sinistre et par année d'assurance)	Au plafonnement des engagements financiers de l'assureur s'arrime la participation du preneur d'assurance au sinistre (la franchise).

Au vu du tableau ci-dessus, on peut penser que l'assureur n'est pas soumis à des engagements pécuniaires supplémentaires. Or, il n'en est rien.

### 3- Les engagements pécuniaires supplémentaires de l'assureur

Ce sont la garantie défense-recours (a) et le remboursement de certains frais (b).

#### a/ La garantie défense-recours

85. Cette garantie cumule la défense civile et pénale (i) et l'exercice des recours (ii) qui lui appartiennent au premier chef.

#### i) L'exercice des recours appartenant au preneur d'assurance

86. L'assureur exerce le recours de l'assuré pour obtenir du ou des tiers responsables, la réparation pécuniaire de son préjudice consécutif à des dommages corporels ou à des dommages matériels atteignant les biens dont l'Assuré est propriétaire, locataire, occupant ou

<sup>63</sup> Dommages causés par les ouragans, trombes, cyclones, inondations, tremblement de terre, etc.

<sup>64</sup> Les marchandises délicates et dangereuses ne sont exclues que de façon relative.

usager, du fait de ses activités professionnelles et pour autant que ces dommages ne soient pas imputables à une personne dont la responsabilité civile est garantie par la police d'assurance en cause.

## **ii) La défense civile et pénale du preneur d'assurance**

87. L'assureur pourvoit à la défense pénale de l'assuré lorsque celui-ci est poursuivi devant les tribunaux répressifs à la suite d'un événement fortuit et non intentionnel de sa part.

Lorsque les assurés sont responsables de dommages couverts dans le cadre de l'assurance de la responsabilité civile, l'assureur prend en charge les frais et honoraires exposés pour assumer leur défense pénale.

Cette garantie peut entraîner le remboursement de certains frais.

### **b/ Le remboursement de certains frais**

88. L'assureur RC peut rembourser au preneur d'assurance les frais d'expertise et de procédure (i) ou encore des frais sur justificatif ou ceux raisonnablement exposés (ii).

#### **i) Le remboursement des frais d'expertise et de procédure**

89. Les frais d'expertise sont ceux des experts et techniciens désignés par l'assureur et/ou choisis avec son accord. Ils correspondent à leurs honoraires. Quant aux frais de procédure, ils comprennent les sommes engagées pour les enquêtes, les coûts d'actes d'huissier de justice, les honoraires des avocats et auxiliaires de justice assimilables.

#### **ii) Le remboursement sur justificatif ou autorisation des frais raisonnablement exposés**

90. Ce sont davantage des frais engagés pour limiter ou prévenir un sinistre garanti. Ce ne sont ni des frais d'expertise ni ceux de procédure. Quel que soit le cas, ils doivent rentrer dans le champ d'intervention de l'assureur.

## **B- L'étendue de l'intervention de l'assureur**

Elle est à la fois spatio-temporelle (1) et pécuniaire (2).

### **1- L'étendue spatio-temporelle de l'intervention de l'assureur**

Comme le titre l'indique, elle est successivement d'ordre spatial (a) et d'ordre temporel (b).

#### **a/ La délimitation dans l'espace**

91. C'est la territorialité de la garantie de l'assureur. Elle comprend d'abord tout le territoire du pays de souscription du risque. A ce titre, elle est d'envergure nationale dans sa base.

92. Elle peut aussi être internationale suivant ce qui est prévu aux conditions particulières. C'est le lieu de mettre en exergue la notion de cabotage qui est relative qui est le transport intérieur dans un autre pays que celui de souscription.

Ce périmètre géographique de la garantie est différent de la délimitation dans le temps.

#### **b/ La délimitation dans le temps**

93. Pour le cas des engagements contractuels de transporteur de marchandises, la garantie de l'assureur débute au moment où les marchandises sont chargées dans l'un des véhicules assurés. Elle prend fin quand elles en sont déchargées. Elle subsiste durant tout le transport. Elle peut être étendue, moyennant surprime, aux séjours préliminaires ou intermédiaires<sup>65</sup>.

94. Par ailleurs, la garantie est cantonnée en principe à l'année d'assurance, notion équivalente à la période de validité du contrat. C'est la couverture donnée entre la date de prise d'effet du contrat et celle de son extinction ou de sa résiliation, sauf extension dans le temps de reprise du passé<sup>66</sup> ou de garantie subséquente<sup>67</sup>. C'est un prélude à la limitation pécuniaire de l'intervention de l'assureur.

#### **1- La limitation pécuniaire de l'intervention de l'assureur**

95. Nous l'analyserons sous le double angle des plafonnements de garantie (a) et de l'application des franchises (b).

#### **a/ Les plafonnements de garantie**

96. C'est la fixation du cadre maximal du montant pour lequel l'assureur indemniser la victime à la place du preneur d'assurance. Elle peut se faire par événement, par année d'assurance ou encore par sinistre et par année d'assurance. Au fur et à mesure que les sinistres font l'objet d'une couverture, ces garanties se consomment et s'épuisent. Elles sont souvent reconstituables. Dans tous les cas, elles prennent place à côté des franchises.

#### **b/ Le jeu des franchises**

97. Les franchises constituent la part ou le montant des sinistres à la charge du preneur d'assurance. Elles peuvent être exprimées en pourcentage, en montant fixe, en minimum ou en maximum. Elles peuvent être absolues (non rachetables) ou non (rachetables).

---

<sup>65</sup> C'est le cas des marchandises en attente d'expédition ou de réexpédition vers le lieu de la livraison.

<sup>66</sup> Elle couvre le risque d'antériorité. C'est la prise en charge des dommages survenus avant l'entrée en vigueur de la police, conformément à une réclamation formulée pendant la période de validité du contrat.

<sup>67</sup> Elle couvre le risque de postériorité. C'est le maintien de la garantie pour des dommages survenus pendant la période de validité du contrat, et dont la réclamation a été formulée après la cessation du contrat.

98. Pour l'assureur, les franchises sont indispensables pour moraliser le risque et éviter des petits dommages qui entraînent à la longue des coûts de gestion importants.

Ces franchises sont une porte ouverte aux engagements du preneur d'assurance.

## § 2 : les engagements du preneur d'assurance

Ils sont liés à la mise en place du contrat (A) ou au fonctionnement de la police proprement dite (B).

### A- Les engagements liés à la mise en place du contrat

C'est essentiellement la déclaration de bonne foi du risque (1) et le paiement de la prime (2).

#### 1- La déclaration de bonne foi du risque

Elle nécessite l'analyse de son contenu (b), de sa force probante (c) et avant tout du déclarant (a).

##### a/ Identification du déclarant

99. D'après l'article 5 du Code CIMA : « L'assurance peut être contractée en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat, pour le compte d'une personne déterminée... L'assurance peut aussi être contractée pour le compte de qui il appartiendra. » Il s'en suit que l'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

100. La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que pour une stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause. C'est la mise en exergue de la notion d'intérêt d'assurance<sup>68</sup>. C'est dans le contenu de la déclaration que l'on peut notamment retrouver si le preneur d'assurance lui-même a rempli les formalités liminaires en vue de la souscription.

##### b/ Contenu de la déclaration

101. La déclaration du risque se présente sous la forme d'une fiche ou d'un formulaire ayant un contenu diversifié. Elle doit faire référence aux informations d'ordre général sur l'entreprise de transport, à ses activités, aux types de marchandises (ordinaires, dangereuses, périssables, etc.) pour lesquelles elle s'engage généralement, à sa sinistralité passée, à son chiffre d'affaires, au nombre d'employés, au parc de véhicules utilisés (cas spécifique des voituriers), aux zones géographiques d'intervention ainsi qu'aux garanties sollicitées.

---

<sup>68</sup> SENECAI (N), L'intérêt d'assurance comme élément constitutif de la déclaration initiale du risque en assurance de dommages, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maître en droit (LL.M.), Université de Montréal Faculté de droit, Juin, 2003.

### **c/ Force probante de la déclaration**

102. La déclaration dont il s'agit ici n'est pas à confondre avec la proposition d'assurance. En effet, cette dernière prend chronologiquement place après la fiche de déclaration sur la base de laquelle la proposition d'assurance est faite au prospect. Toutefois, ni la proposition ni la fiche de déclaration n'engagent les parties<sup>69</sup>. Ce sont des documents préparatoires à la police d'assurance qui n'est mise en place que si la prime correspondante est acquittée.

### **2- Le paiement de la prime**

103. La prime ou cotisation d'assurance est payable avant l'émission du contrat. Depuis les modifications des articles 1<sup>er</sup> et 13 du code CIMA, on peut légitimement incliner à penser que le contrat d'assurance en zone CIMA a plus les aspects d'un contrat réel ou d'un contrat formel que d'un contrat simplement consensuel. Loin d'insister sur ce virage législatif, il faut relever que la prime est payable au domicile de l'assureur ou d'un mandataire dûment désigné. Elle est majorée de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance ainsi que des contributions éventuelles réglementairement imposées au preneur d'assurance.

104. On distingue deux formes de primes : forfaitaire et révisable. La première est fixe alors que la seconde est assise sur des éléments variables comme le chiffre d'affaires<sup>70</sup>, les rémunérations<sup>71</sup> et ou l'effectif de l'entreprise. Mais le preneur n'a pas que des engagements de nature pécuniaire.

### **B- Les engagements inhérents au fonctionnement du contrat**

105. Nous retiendrons comme engagements supplémentaires du preneur d'assurance la déclaration des circonstances significatives après l'entrée en vigueur de la police (1) et la collaboration en cas de survenance du sinistre (2).

#### **1- La déclaration des aggravations et modifications de risque en cours de contrat**

106. Le preneur d'assurance doit déclarer les circonstances nouvelles qui ont pour conséquence soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux, et rendent de ce fait inexacts ou caduques les réponses faites à l'assureur<sup>72</sup>. Cette déclaration doit être faite, par

---

<sup>69</sup> Art. 6 du code CIMA.

<sup>70</sup> C'est le montant total des factures, toutes taxes comprises, relatives aux produits livrés ou aux travaux exécutés pendant la période d'assurance.

<sup>71</sup> Ce sont les rémunérations brutes allouées par le preneur aux personnes occupées dans l'entreprise et, en outre, dans le cas où des tiers auraient prêté du personnel au preneur, le montant des rémunérations brutes allouées à ce personnel par des tiers.

<sup>72</sup> Ce sont les circonstances qui peuvent affecter de manière sensible et durable la survenance de l'événement assuré : montants assurés, zone de circulation, type de véhicule ou nature des marchandises transportées.

lettre recommandée, dans un délai de quinze jours à partir du moment où le souscripteur a connaissance de ces circonstances.

**107.** Lorsque cette modification constitue une aggravation du risque, l'assureur peut proposer une augmentation de cotisation ou résilier le contrat. Dans le premier cas, si dans un délai de trente jours à compter de la proposition de l'assureur, le preneur d'assurance refuse cette proposition ou ne lui donne pas suite, l'assureur peut résilier le contrat<sup>73</sup>. Dans le second cas, l'assureur devrait rembourser au preneur d'assurance la portion de cotisation afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru. Toutefois, la cotisation versée à la conclusion du contrat s'analyse comme un minimum perceptible, donc non remboursable.

**108.** Lorsque cette modification constitue une diminution du risque, l'assuré a droit à une diminution du montant de la cotisation. Si l'assureur n'y consent pas, l'assuré peut dénoncer le contrat. La résiliation prend effet trente jours après la dénonciation et l'assureur rembourse à l'assuré la portion de cotisation afférente à la période pendant laquelle le risque n'a pas couru.

## **2- La collaboration en cas de survenance du sinistre**

**109.** Le preneur d'assurance ne doit pas rester absolument passif en cas de survenance du sinistre. Il est tenu par une obligation de coopération ou de collaboration. Cet instrument de gestion du processus contractuel<sup>74</sup> prend le sens de la production à l'assureur des documents constitutifs du dossier sinistre. C'est d'abord l'obligation de donner des avis de sinistre<sup>75</sup>. Il doit alors indiquer par écrit ses circonstances, son lieu, sa date et sa nature. Cet avis doit aussi comprendre les noms et adresses de la ou des personnes lésées, et éventuellement des témoins. Lorsqu'il a été dressé constat ou établi un procès-verbal, les noms des autorités intervenues doivent être signalés.

**110.** Y faisant suite, il est tenu de transmettre à l'assureur tous avis, lettres, convocations, assignations, actes extrajudiciaires et pièces de procédure qu'il aurait reçus et mettant en jeu sa police d'assurance.

---

<sup>73</sup> La résiliation prend effet dix jours après notification à l'assuré.

<sup>74</sup> Lire à cet égard : **PICOD (Y)**, « L'obligation de coopération dans l'exécution du contrat », 1. J.C.P. 3318, 1988 ; **JAMIN (C)** et **MAZEAUD (D)**, (sous la direction de), La nouvelle crise du contrat, Paris, Dalloz, 2003 ; **COURDIER-CUISINIER (A-S)**, Le solidarisme contractuel, Paris, LITEC, 2006 ; **D'HOMBRES (E)**, « Le solidarisme : de la théorie scientifique au programme de gouvernement », Revue d'éthique et de théologie morale, 2010 / 3 N° 260, pp. 81-91 ; **TABI TABI (G)**, Les nouveaux instruments de gestion du processus contractuel, Thèse doctorat en Droit (L.L.D), Université de LAVAL, 2011.

<sup>75</sup> Dans un délai en général de cinq jours ouvrés à compter du jour où il en a eu connaissance.

111. Ensuite, le preneur d'assurance s'oblige, dès lors qu'il a eu connaissance des faits ou événements susceptibles d'entraîner des dommages, prendre à ses frais les mesures conservatoires pour préserver ou limiter les dommages aux marchandises et autres biens dont il a la garde. Il doit mettre à la disposition de son assureur l'original du titre de transport ou de la copie du document contractuel l'ayant engagé (cas de la mise en œuvre de la RC contractuelle). En cas de vol, il est tenu de déposer une plainte auprès d'une juridiction habilitée ou une unité de police judiciaire compétente.

112. Enfin, et ce n'est pas la moindre de ses obligations de collaboration, il doit préserver les recours de son assureur contre le tiers responsable ou le débiteur en dernier ressort de la dette de RC.<sup>76</sup> Il est tenu prêter son concours à l'assureur pour la bonne instruction ou gestion du sinistre.

### CONCLUSION DU TITRE 1

113. Nous observons en fin de compte que ce produit d'assurance est en fait une assurance RC générale modulée à différents risques nés du transport des marchandises. C'est une sorte d'assurance RC de bout en bout liée à la chaîne des opérations juridiques, matérielles et certaines prestations logistiques.

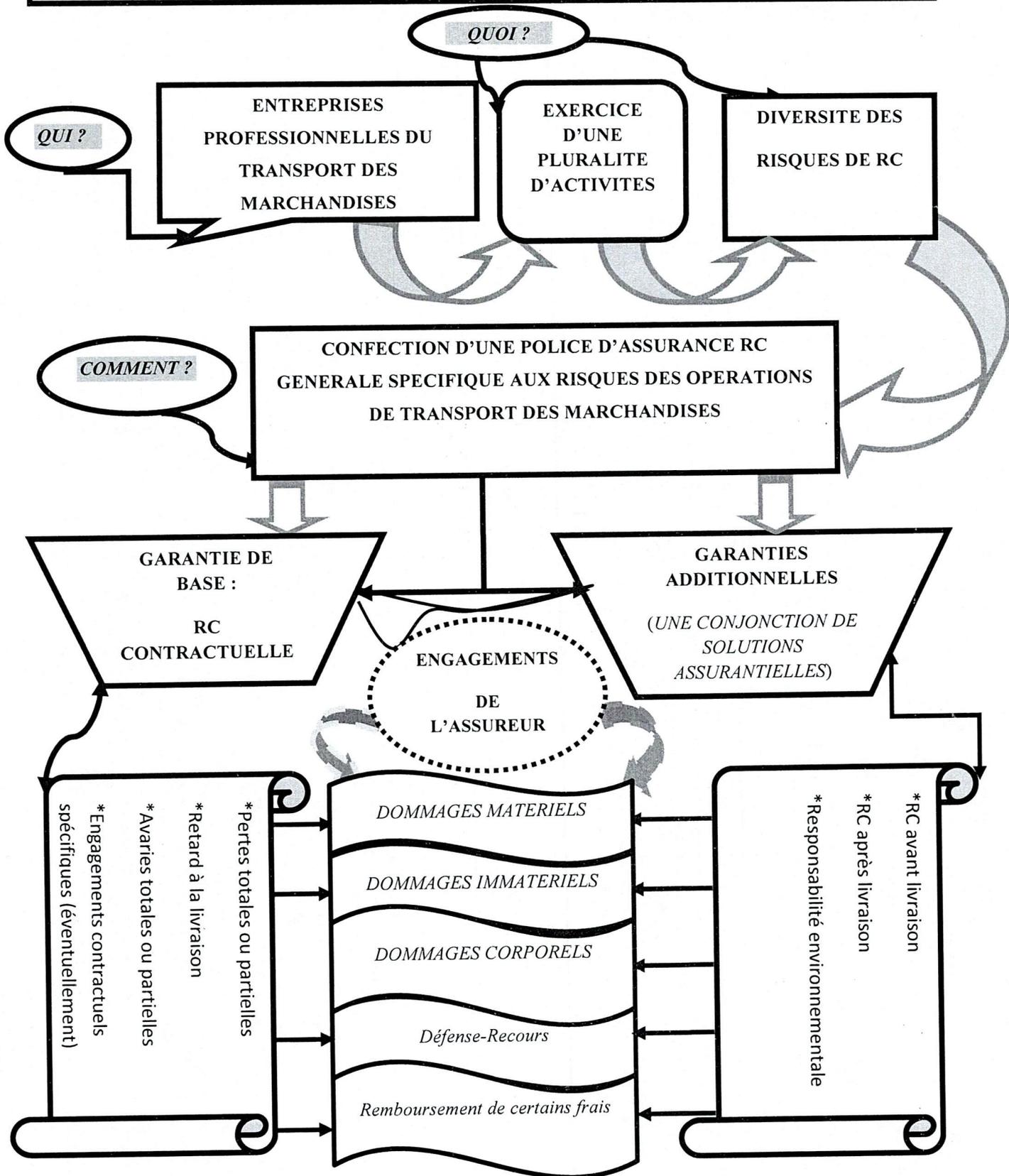
114. Certains de ses aspects notamment le contenu des engagements respectifs des parties sont applicables globalement au produit d'assurance à forme restreinte. Nous n'y reviendrons donc pas dans la suite de nos développements. Le schéma ci-après retrace les fondements et mécanismes essentiels de l'assurance RC à forme étendue qui a été étudiée dans les lignes qui précèdent. C'est un produit d'assurance qui a pour cibles les entreprises professionnelles du transport des marchandises. Du fait de l'exercice d'une pluralité d'activités, elles sont exposées à une diversité de risques RC. Une solution d'assurance y faisant suite s'analyse comme un contrat RC à forme élargie à la RC professionnelle avec pour base une RC contractuelle. Le volet de la sous-traitance<sup>77</sup> y est inclus. Il peut aussi en être dissocié et couvert par l'assurance à forme restreinte dont l'examen se fera après le schéma récapitulatif ci-dessous.

---

<sup>76</sup> Il doit prendre toutes les mesures pour favoriser le recours subrogatoire de l'assureur.

<sup>77</sup> On distingue la sous-traitance de spécialité (celle à laquelle le professionnel recourt parce qu'il ne dispose pas de la qualification technique et du savoir-faire pour satisfaire lui-même ses clients) de la sous-traitance de capacité (celle à laquelle le professionnel recourt pour des raisons de disponibilité et de contrainte de délai. Dans ce cas, c'est par saturation de ses effectifs et de ses ressources diverses qu'il fait appel à un autre professionnel).

**SCHEMA 2 : LE MECANISME DE L'ASSURANCE RC A FORME ETENDUE : LA RC DES ENTREPRISES  
PROFESSIONNELLES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**



**TITRE 2 :**

**L'ASSURANCE RC A FORME RESTREINTE : L'ASSURANCE RC  
CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

115. L'assurance RC à forme restreinte est celle dont le contenu des garanties de l'assureur est limité aux conséquences pécuniaires de la RC du transporteur de marchandises, lesquelles conséquences n'ont pour source que les aspects contractuels de l'activité du transporteur de marchandises. Doivent être concernées par cette assurance, les personnes physiques ou morales ayant pour activité principale le transport des marchandises, celle-ci étant l'unique activité déclarée à l'assureur. Dans la mesure où la RC a toujours son assise dans les règles de droit, l'assureur doit identifier les fondements juridiques y relatifs (**Chapitre 1**) afin d'établir des bases assurantielles plus appropriées au produit qui en découle (**Chapitre 2**).

## **CHAPITRE 1 : ANALYSE DES FONDEMENTS JURIDIQUES DE BASE DE LA GARANTIE DE L'ASSUREUR**

116. L'analyse des fondements juridiques de base de la garantie de l'assureur renvoie à deux aspects complémentaires. Le sort de l'assureur RC est lié à celui du preneur d'assurance et des différentes personnes qui bénéficient de la couverture d'assurance. Ce sort est largement tributaire des solutions juridiques dégagées pour servir de fondement à la mise en jeu de la RC des personnes qui sont couvertes par la police d'assurance. C'est pourquoi l'assureur doit connaître les règles de droit applicables à la RC du transporteur de marchandises. Il s'agit tout d'abord des conditions de fond (**Section 1**) et des conditions de forme (**Section 2**) inhérentes à la mise en œuvre de la RC du transporteur de marchandises.

### **SECTION 1 : Examen des aspects juridiques fondamentaux du risque RC contractuel transférable à l'assureur**

117. Les aspects juridiques fondamentaux du dommage contractuel assurable s'entendent des conditions de fond de mise en jeu de la RC contractuelle du transporteur de marchandises. Si seuls des dommages contractuels ont été retenus par l'assureur dans le cadre de sa garantie, il doit en maîtriser les principaux aspects que sont l'origine juridique (§ 1) et les moyens de preuve nécessaires (§ 2).

#### **§ 1 : L'origine juridique des dommages contractuels assurables**

118. Les dommages contractuels objet de la garantie de l'assureur résultent de la violation d'un ensemble d'obligations à la charge du transporteur de marchandises. Il faut donc connaître ces obligations (A) pour en déduire l'articulation desdits dommages à proprement parler (B).

## A- Les principales obligations incombant au transporteur de marchandises

119. Le transporteur de marchandises est créancier de trois types d'obligation : celle de prendre en charge les marchandises (1), celle de déplacer et de livrer lesdites marchandises (3) entre lesquelles se pose la question des opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement parmi ses obligations (2).

### 1- L'obligation de prendre en charge les marchandises

120. La prise en charge emporte deux situations : l'acceptation de transporter les marchandises et l'acquisition de la garde de celles-ci. On parle respectivement de prise en charge juridique et de prise en charge matérielle. La première est d'ordre essentiellement juridique. Elle est consacrée par la délivrance du titre ou document de transport approprié (lettre de voiture, connaissement, lettre de transport aérien, etc.) faisant foi de l'existence d'une relation contractuelle. C'est l'occasion pour le transporteur de vérifier notamment l'état apparent des marchandises, leur emballage et toutes les mentions figurant sur le titre de transport<sup>78</sup>. La seconde est d'ordre matériel et se traduit par la prise de possession effective des marchandises, le transporteur devenant leur gardien.

121. C'est surtout le moment pour les parties d'inscrire d'éventuelles réserves et de s'entendre sur les contours afférents aux marchandises et modalités de transport. Si cette prise en charge pèse uniquement sur le transporteur, la question peut être discutée pour le chargement, l'arrimage et le déchargement<sup>79</sup>.

### 2- La situation juridique du chargement, de l'arrimage et du déchargement dans le champ des obligations du transporteur des marchandises

122. On peut définir le chargement<sup>80</sup> comme « l'opération matérielle qui consiste à mettre la marchandise à bord du moyen de transport, à la répartir dans les différents espaces qui lui sont destinés et à l'y faire fixer »<sup>81</sup>. Pour l'arrimage<sup>82</sup>, il « consiste à disposer méthodiquement les

<sup>78</sup> Pour ce qui est du transport routier, Cf. art.2 d), 5 et 10 de l'acte uniforme OHADA sur le contrat de transport de marchandises par route. Pour ce qui est du transport maritime, art.4 alinéa 2 des Règles de HAMBOURG.

<sup>79</sup> Ce sont des opérations qui ne rentrent pas dans les trois critères fondamentaux du contrat de transport : le déplacement, le professionnel du transport et son indépendance.

<sup>80</sup> Pour les containers, on parle d'empotage. Pour le transport aérien, art. 4 et 11 de la Convention de MONTREAL.

<sup>81</sup> KENGUEP (E), Droit des transports OHADA et CEMAC, op.cit, N°194.

<sup>82</sup> Pour les containers, lire : BILY (E), L'arrimage des conteneurs, Master II de Droit Maritime et des Transports, Université Paul CEZANNE-Aix-Marseille III, Faculté de droit et de sciences politiques, 2007.

marchandises et à assurer le chargement du véhicule de transport en assujettissant chaque colis par le jeu des câbles et divers cordages »<sup>83</sup>.

123. Quant au déchargement<sup>84</sup>, il est l'opération matérielle qui consiste à enlever les marchandises du véhicule de transport. Ces différentes opérations sont traditionnellement du ressort du transporteur. Toutefois, on observe à l'article 13 § 2 des Règles de ROTTERDAM qu'il est loisible aux parties de convenir qu'elles seront effectuées par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette faculté n'existe pas pour les autres obligations.

### 3- L'obligation déplacement et de livraison des marchandises

124. Le déplacement est la substance même du contrat de transport. Il s'agit de l'obligation avec laquelle ce contrat a son sens. A titre illustratif, l'article 3 de l'AUCTMR dispose que « Le contrat de transport de marchandise existe dès que le donneur d'ordre et le transporteur sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu. » Cette obligation s'entend de l'opération qui consiste à acheminer les marchandises d'un lieu de départ pour un lieu d'arrivée.

125. Quant à la livraison, c'est l'ultime obligation du transporteur, laquelle boucle la période de transport. La jurisprudence la définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise au destinataire qui l'accepte<sup>85</sup>. Avant elle, la doctrine la percevait déjà comme « l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou à son représentant), qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention »<sup>86</sup>. Cette livraison doit être faite au destinataire, à l'ayant droit à la marchandise, son représentant ou toute personne désignée au contrat.

126. Une mauvaise exécution de l'obligation de livraison comme celle de toute autre obligation étudiée plus haut est susceptible de mettre en jeu la RC du transporteur de marchandises.

#### B- Les dommages contractuels découlant du non respect de ses obligations par le transporteur

127. Les préjudices contractuels qui peuvent être au passif du transporteur de marchandises sont de trois ordres : le retard à la livraison (1), la perte totale ou partielle des marchandises transportées (2) et les avaries subies par ces marchandises (3).

<sup>83</sup> KENGUEP (E), op.cit, N°194.

<sup>84</sup> Pour les containers, on parle de dépotage.

<sup>85</sup> Cass. Com. 11 juin 2003, Bull. Civ. IV, N°98, cité par KENGUEP (E), op.cit, N°205.

<sup>86</sup> RODIERE (R), Traité de droit maritime, t. II, N° 545.

### 1- Le retard dans la livraison des marchandises

128. Le transporteur n'a pas seulement l'obligation de livrer les marchandises en bon état ou conformément aux quantités et nombre pris en charge. Il doit aussi exécuter son contrat dans le délai convenu ou dans un délai raisonnable. Ce fondement de la RC du transporteur est repris par tous les textes juridiques de référence<sup>87</sup>. On ne saurait accorder au transporteur tout son temps ou toute sa vie pour acheminer les marchandises et les livrer.

29. La livraison tardive peut en effet causer des pertes au destinataire ou au moins un manque à gagner du fait des délais par lesquels il est lui-même tenu à l'égard de ses propres contractants. Ce préjudice né de l'exécution du contrat de transport est détachable des autres situations, qui elles ont trait à l'intégrité proprement dite des marchandises.

### 2- La perte totale ou partielle des marchandises

130. La perte est rattachable à la quantité des marchandises dans leur nombre, poids ou volume en comparaison avec ce qui a été pris en charge pour être remis à destination. Pour un éminent auteur<sup>88</sup> la perte totale existe dès lors que : « à destination, le transporteur n'est pas à même de délivrer à l'ayant droit aucun élément de la marchandise qu'il a prise en charge ». Il s'agit de l'impossibilité de livrer l'une quelconque des unités transportées. A l'inverse, si la livraison peut s'effectuer de manière seulement incomplète, il y a perte partielle.

131. Cette nuance est reprise soit explicitement<sup>89</sup> soit implicitement<sup>90</sup> soit virtuellement<sup>91</sup> par les textes juridiques. Mais, il ne faut pas assimiler la perte à l'avarie des marchandises.

### 3- Les avaries subies par les marchandises transportées

132. Les textes juridiques ne définissent pas souvent la notion d'avarie. A l'observation, on peut retenir qu'il s'agit des dépréciations de la qualité des marchandises transportées. C'est la dégradation de l'état de la marchandise par suite et à l'occasion de l'exécution du contrat de transport. Selon les cas, les marchandises peuvent être soit totalement soit partiellement avariées.

---

<sup>87</sup> En matière routière, art.16 de l'AUCTMR ; art.5 des Règles de HAMBOURG ; art.19 de la Convention de MONTREAL.

<sup>88</sup> **RODIERE (R)**, *Traité général de droit maritime*, t. II, Paris, Dalloz, 1968, N°598.

<sup>89</sup> En matière routière, l'art.16 alinéa 3 de l'AUCTMR : « L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue en totalité ou en partie, suivant le cas, lorsqu'elle n'a pas été livrée ou n'a été que partiellement livrée trente jours après l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai de livraison, soixante jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur. »

<sup>90</sup> En matière aérienne, l'art.13 alinéa 3 de la Convention de MONTREAL : « Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport. »

<sup>91</sup> C'est le cas pour l'art. 409 du Code de la marine marchande CEMAC et de l'art. VII.2.11 du Code de l'aviation civile CEMAC.

133. Mais, ces avaries sont retenues comme étant des avaries particulières. Car, en matière maritime, il existe un autre type d'avarie appelé avarie commune. D'après l'article 205 du Code de la marine marchande CEMAC : « Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune. »

134. C'est un type de dommage qui ne concerne que le transport maritime et n'engagent pas la RC du transporteur de marchandises. Elles donnent plutôt lieu à une contribution de divers intervenants conformément aux règles issues des conventions existant en la matière<sup>92</sup>.

135. L'assureur ne doit pas seulement s'informer de l'origine des dommages contractuels qu'il entend couvrir. Il doit aussi être avisé sur la preuve de leur survenance tant et si bien qu'en l'absence de preuve, le dommage n'est pas réparable, puisque réputé ne pas être survenu.

## § 2 : *Les moyens de preuve en vue de la réclamation desdits dommages*

136. Nous examinons sous cette rubrique les formalités à accomplir lors de la survenance du dommage, celles-ci étant à la charge des personnes pouvant initier une réclamation contre le transporteur des marchandises. Si l'expertise contradictoire est la preuve idéale (B), d'autres moyens de preuve se rencontrent et s'insèrent dans la logique générale de la préservation de l'action en RC contre le transporteur de marchandises (A).

### **A- La préservation des droits de recours contre le transporteur**

137. La formulation des réserves est le moyen principal de préservation des recours contre le transporteur des marchandises (1). Ces réserves ont une appellation différente et des particularités selon les textes juridiques en présence (2).

#### **1- La formulation des réserves contre le transporteur de marchandises**

Rendre compte de la formulation des réserves impose d'étudier à la fois leurs modalités (a) et leur efficacité (b).

##### **a/ Les modalités de formulation des réserves**

138. Les réserves doivent être matérialisées par un écrit<sup>93</sup>. Cet écrit est librement administré<sup>94</sup>. Elles ne doivent pas être vagues. Ainsi, elles doivent situer sur le préjudice et décrire

<sup>92</sup> Cf. art. 208 et s du Code de la marine marchande CEMAC ; art. 5 alinéa 6, 13 alinéa 4 et 24 des Règles de HAMBOURG. Pour la contribution éventuelle à ce risque spécial, les assureurs proposent les garanties FAP et FAP Sauf.

succinctement le dommage. C'est le cas si elles indiquent la nature et l'importance des marchandises manquantes ou avariées. Elles doivent être adressées dans les délais impartis pour produire pleine efficacité.

### **b/ Efficacité et force probante des réserves**

139. La vertu première des réserves est d'établir l'existence des dommages occasionnés aux marchandises<sup>95</sup>. Leur deuxième effet est de renverser la charge de la preuve à l'encontre du transporteur. On aboutit soit à une présomption de responsabilité ou responsabilité de plein droit, soit à une présomption de faute ou responsabilité pour faute présumée.

140. Par contre, l'absence des réserves se confond aisément à un acquiescement des prestations contractuelles du transporteur de marchandises. C'est la présomption de livraison conforme<sup>96</sup>. Il devient alors difficile et parfois impossible de mettre en jeu la RC du transporteur. Le troisième effet de l'absence de réserves est l'irrecevabilité<sup>97</sup> de l'action en RC contre le transporteur. Elles établissent en sus une relation de causalité entre l'exécution du contrat de transport et les dommages aux marchandises ou les manquants de celles-ci.

141. Dans certains cas pourtant, les textes juridiques dispensent de la formalité des réserves<sup>98</sup> et dans d'autres, ils orientent vers d'autres ils sont muets<sup>99</sup>.

## **2- Les particularités des réserves en fonction du mode de transport**

142. En matière de transport routier de marchandises, trois situations doivent être distinguées<sup>100</sup>. La première est celle de la constatation commune de l'état de la marchandise à la livraison. En pareille hypothèse, le destinataire qui veut remettre en question la bonne exécution du contrat de transport adresse au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries dans les sept jours suivant cette constatation commune, dimanche et jours fériés non compris.

---

<sup>93</sup> La notification par lettre recommandée n'est donc qu'un moyen d'éviter des querelles sibyllines sur leur véracité ou la date à laquelle elles ont été prises.

<sup>94</sup> Elles peuvent figurer sur le titre de transport ou sur tout autre document laissant trace écrite.

<sup>95</sup> Dès lors, l'objet des réserves est de porter à la connaissance du transporteur l'existence de manquants ou la constatation de dommages.

<sup>96</sup> Les réserves ont donc pour effet d'être un obstacle à cette présomption : Cass. Com. 30 mai 2006, N°05-11-534.

<sup>97</sup> S'il faut mâtinier le langage juridique, on observera que l'absence des réserves et les réserves irrégulières aboutissent à l'irrecevabilité alors que les réserves tardives ricochent sur la forclusion.

<sup>98</sup> Par exemple, Art. 19 alinéa 3 des Règles de HAMBOURG.

<sup>99</sup> C'est le cas du Code de la marine marchande CEMAC et du Code de l'aviation civile CEMAC.

<sup>100</sup> Art. 14 de l'AUCTMR.

**143.** La deuxième est celle de l'absence de constatation commune. Dans ce cas, s'il conteste l'état ou la quantité des marchandises, il envoie au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de la livraison, en cas de pertes ou avaries apparentes, et dans les sept jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, en cas de pertes ou avaries non apparentes.

**144.** La troisième fait référence au retard à la livraison pour le préjudice duquel un avis écrit est adressé au transporteur dans les vingt et un jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison ou, le cas échéant, celle de l'arrivée de la marchandise à la résidence ou à l'établissement du destinataire lorsque la livraison doit y être effectuée.

**145.** En matière aérienne, les réserves prennent la dénomination des protestations<sup>101</sup>. Celles-ci doivent être portées à la connaissance du transporteur dans les vingt et un jours à dater du jour de la mise à disposition des marchandises au destinataire en cas de retard à la livraison, et en cas d'avarie, immédiatement à compter de leur découverte, et au plus tard dans quatorze jours à dater de la réception des marchandises.

**146.** En matière maritime, les Règles de HAMBOURG<sup>102</sup> distinguent entre les dommages apparents<sup>103</sup> et les dommages non apparents. Pour le premier cas, le délai d'avis de perte ou de dommage s'entend du premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été livrées. Pour le second cas, l'avis de dommage doit intervenir dans les un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire. Il faut ajouter à cela l'avis de retard dont le délai maximal est de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

**147.** En tout état de cause, cet avis de dommage doit être adressé à une personne agissant au nom du transporteur du capitaine ou l'officier ayant la charge du navire transporteur ou le transporteur substitué, leurs préposés et mandataires dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée.

**148.** Toutefois, « le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis. »<sup>104</sup> C'est l'expertise contradictoire.

---

<sup>101</sup> Art. 31 de la Convention de MONTREAL.

<sup>102</sup> Art. 19 alinéa 3 des Règles de HAMBOURG.

<sup>103</sup> Cette différence de nature emporte une perceptible différence de régime.

<sup>104</sup> Art. 19 alinéa 4 des Règles de HAMBOURG.

## **B- L'intervention d'un rapport d'expertise contradictoire**

149. Le rapport d'expertise n'intervient pas dans tous les cas (1). Et s'il est nécessaire, son caractère contradictoire et sa force probante sont à mettre en lumière (2).

### **1- La sollicitation du rapport d'expertise**

150. L'expert le plus pertinent dans le domaine du transport est le commissaire d'avarie. Il est défini comme « Toute personne physique ou morale chargée par les assurances ou parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les dommages subis par un navire ou par la cargaison à la suite d'une fortune de mer, avarie ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise. »<sup>105</sup>

151. Il peut être requis souvent par le transporteur lorsque celui-ci entend remettre en cause les réserves formulées à son encontre. L'expertise sert alors de preuve contraire aux réserves et tend à les neutraliser.

152. L'expertise peut aussi être requise au moment de la prise en charge des marchandises ou au moment où le transporteur arrive à destination et s'engage à livrer lesdites marchandises. Ces expertises sont généralement sollicitées par le cocontractant du transporteur pour se ménager éventuellement une preuve à son encontre. C'est déjà un pan de sa force probante. Ce qui ne présume pas son caractère contradictoire.

### **2- Le caractère contradictoire du rapport d'expertise et sa force probante**

153. Le rapport d'expertise sert<sup>106</sup> à rendre recevable et fondée l'action en réclamation à l'égard du transporteur en cas de dommages aux marchandises. Dans certains cas, il renforce les réserves adressées au transporteur tout comme leur contenu est préparatoire à une instance éventuelle en justice. Pour cela, elle doit être contradictoire.

154. Le rapport d'expertise est contradictoire lorsque les différents intervenants sont présents lors de son déroulement ou se font représenter. Toutefois, si les parties ont été régulièrement convoquées et n'ont pas daigné assister à l'inspection envisagée, le rapport qui s'en suit est réputé contradictoire<sup>107</sup>. Ce qui permet de se prévaloir de son contenu malgré cette absence et de formuler une réclamation si des dommages sont survenus aux marchandises. Au-delà de

<sup>105</sup> Art. 2 19) du Code de la marine marchande CEMAC.

<sup>106</sup> On notera aussi que l'expertise contradictoire permet de remédier à l'absence de réserves. Et la jurisprudence l'admet : Cass. Com. 10 mai 1984, DMF, 1984, p.396 ; CA. ROUEN, 13 décembre 2001, DMF, p. 523.

<sup>107</sup> Ce caractère contradictoire naît, non de la présence effective à l'inspection ou de la signature du rapport, mais du fait que celui qui a sollicité l'expertise a convoqué les parties prenantes. Les conclusions de l'expert leur sont opposables même si elles sont absentes.

ces situations susceptibles d'engager la RC contractuelle du transporteur, il faut examiner les aspects majeurs de l'action qui peut s'en suivre.

## **SECTION 2 : L'action en RC contre le transporteur de marchandises**

**155.** L'exercice d'une action en RC contre le transporteur de marchandises a pour effet d'obtenir la condamnation de celui-ci au paiement de sommes d'argent. Nous avons déjà indiqué dans les lignes qui précèdent les postes de préjudices et les circonstances dans lesquelles la RC de ce professionnel peut être recherchée. Dans ses relations avec les preneurs d'assurance et les bénéficiaires de l'indemnisation, l'assureur doit aussi connaître d'une part les conditions liminaires en vue du déroulement de l'instance en RC (§ 1), d'autre part les modalités de la réparation (§ 2) y compris les possibles voies d'exonération du transporteur des marchandises (§ 3).

### **§ 1 : Les conditions préalables en vue du déroulement de l'instance en RC**

**156.** Une instance en RC se déroule devant une autorité compétente (A) et met en face des parties au procès (B).

#### **A- Le choix de l'autorité compétente pour l'action en RC contre le transporteur de marchandises**

L'autorité compétente pour l'action en RC contre le transporteur de marchandises peut être alternativement un juge étatique (1) ou un arbitre (2).

##### **1- La voie judiciaire : le recours au juge étatique**

**157.** Les textes juridiques applicables au contrat de transport de marchandises font en général référence au juge étatique dans le cadre de sa compétence territoriale (a), la compétence matérielle devant être réglée par chaque ordre juridique (b).

##### **a/ La détermination du juge territorialement compétent**

**158.** Pour le transport routier et d'après le législateur OHADA<sup>108</sup>, il revient aux parties liées à un transport Inter-Etats de déférer la compétence pour leur litige à une juridiction arbitrale ou étatique donnée.

**159.** En cas de silence, le demandeur a le choix entre les juridictions du pays sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu et celles où la prise en charge de la marchandise a eu lieu ou encore les juridictions du pays sur le territoire duquel la livraison est prévue.

<sup>108</sup> Art. 27 alinéa 1<sup>er</sup> AUCTMR.

160. En matière de transport aérien, ces règles de compétence sont semblables<sup>109</sup> tout comme en matière de transport maritime<sup>110</sup>.

#### **b/ La détermination du juge matériellement compétent**

161. C'est sur le plan interne que cette compétence est définie. Ainsi, les litiges RC se rapportant au transporteur de marchandises sont exclusivement du ressort des juridictions civiles et commerciales. Cette compétence exclusive s'explique par le fait que le transporteur de marchandises accomplit des actes de commerce par nature ; il est commerçant. Il peut contracter avec un commerçant ou un non commerçant. Ce qui offre de ne retenir comme compétentes matériellement ces juridictions.

162. Et en la faveur de la loi N° 2006/015 du 29 décembre 2006 portant organisation judiciaire, si le montant de la réclamation est inférieur ou égal à 10 000 000 FCFA, la compétence est dévolue au tribunal de première instance. Au cas où elle excède la somme de 10 000 000 FCFA, c'est le tribunal de grande instance qui devient compétent. Toutefois, les juridictions étatiques n'ont pas le monopole sur le règlement des litiges<sup>111</sup>.

#### **2- La voie non judiciaire : le recours à l'arbitrage**

163. L'arbitrage est une voie non judiciaire parmi d'autres de règlements des litiges RC du transporteur de marchandises. Il faut la définir (a) et en retracer les exigences (b).

##### **a/ La définition de l'arbitrage**

164. L'arbitrage est un mode alternatif de règlement des différends. Il permet de procéder au solutionnement d'un litige sans recourir au juge étatique<sup>112</sup>. Il a non seulement un caractère contractuel<sup>113</sup> mais aussi un caractère juridictionnel<sup>114</sup>. L'arbitrage peut être interne (celui qui ne comporte aucun élément d'extranéité) ou international (celui qui met en présence une prétention à caractère international).

165. On distingue aussi l'arbitrage institutionnel de l'arbitrage ad hoc. Il est dit ad hoc si la collaboration repose en entier sur les parties et les arbitres pour mettre fin au différend. Par contre, on fait appel à la notion d'arbitrage institutionnel lorsqu'on a recours à une institution

---

<sup>109</sup> Art. 33 alinéa 1<sup>er</sup> de la Convention de MONTREAL : « L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. »

<sup>110</sup> Art. 21 des Règles de HAMBURG où on alterne entre le tribunal du lieu de conclusion du contrat, celui expressément mentionné au contrat par les parties, celui du port de chargement ou de déchargement sans oublier le tribunal du principal établissement ou de la résidence habituelle du défendeur.

<sup>111</sup> DAVID (R), L'arbitrage dans le commerce international, Paris, Economica, 1982, pp. 74 et s.

<sup>112</sup> Sauf pour les cas où le juge intervient en temps que juge d'appui.

<sup>113</sup> Il tire en effet tout son sens de la volonté des parties.

<sup>114</sup> Il a pour but de mettre fin à un différend.

permanente d'arbitrage, laquelle est régie par un Règlement d'arbitrage qui régit l'instance avec en plus un Secrétariat spécialisé pour les tâches techniques.

La compréhension de cette définition sommaire n'élude pas celle de l'arbitrabilité des différends de RC du transporteur de marchandises.

#### **b/ L'arbitrabilité des différends de RC du transporteur de marchandises**

**166.** L'arbitrabilité a un double sens. Elle a premièrement trait au pouvoir qu'a une personne de soumettre sa prétention à un arbitre ; cette personne ayant une libre disposition de ses droits. On parle alors d'arbitrabilité subjective. Elle a secondement trait à la nature du litige pouvant être soumis à un arbitre. C'est de l'objet du litige<sup>115</sup> dont il s'agit ici. On parle ici d'arbitrabilité objective. Pour ce qui est des litiges de RC, ils remplissent à la fois les conditions d'une arbitrabilité objective et celles d'une arbitrabilité subjective.

**167.** Cette double vision est saisie par les divers textes juridiques applicables au contrat de transport de marchandises. C'est le cas en matière de transport routier<sup>116</sup>, de transport maritime<sup>117</sup>, de transport aérien<sup>118</sup> et de transport multimodal<sup>119</sup>.

Si on sait devant qui ce litige peut être réglé, il n'est pas inintéressant de parler des parties prenantes à cette action en RC.

#### **B- Les parties à l'action**

**168.** Une action en justice ou devant l'arbitre oppose un ou plusieurs demandeurs (1) à un ou plusieurs défendeurs (2).

##### **1- Le demandeur à l'action en RC**

**169.** Il est question des personnes qui ont la faculté d'engager une action en RC. Trois situations peuvent se présenter. On peut en effet être en présence de l'un (a) ou l'autre (b) contractant du transporteur de marchandises ou encore d'une personne agissant par recours subrogatoire (c).

##### **a/ Le chargeur ou l'expéditeur**

**170.** La notion de chargeur est l'apanage du transport maritime. Les autres modes de transports préfèrent celle d'expéditeur. Quelle que soit la dénomination, ces personnes tirent leur droit d'ester en justice de leur qualité de signataire du contrat de transport. Cependant, il y a lieu d'établir une nuance entre l'expéditeur réel (le propriétaire de la marchandise) et

<sup>115</sup> Par exemple, les matières qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs ne sont pas arbitrables.

<sup>116</sup> Art. 26 de l'AUCTMR.

<sup>117</sup> Art. 22 des Règles de HAMBOURG.

<sup>118</sup> Art. 34 de la Convention de MONTREAL.

<sup>119</sup> Art. 27 de la Convention Inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC.

l'expéditeur apparent (celui, qui auxiliaire de transport ou toute autre partie a son nom sur le contrat de transport), avec pour effet que l'expéditeur réel, si son nom ne figure pas sur le document de transport, sa qualité pour agir en RC est fragilisée<sup>120</sup>. Ce qui aurait pu être le cas du destinataire.

#### **b/ Le destinataire ou l'ayant droit à la marchandise**

171. L'intervention du destinataire fait du contrat de transport un acte juridique à trois personnes. Si sa qualité pour agir lui a été au départ refusé, il convient de dire que celle-ci est confortée par l'existence en général de son nom sur le contrat qu'il ne conclut pas en principe. Il ne devient partie au contrat qu'au moment de l'arrivée des marchandises et avec sa volonté d'accepter le contrat<sup>121</sup>. Quid du droit d'action des autres personnes ?

#### **c/ Les personnes subrogées dans les actions et droits des titulaires initiaux de l'action**

172. Dans cet ordre d'idées, on retrouve en bonne place l'assureur et le commissionnaire de transport ; le premier en vertu d'une quittance subrogatoire de celui qui a bénéficié de son indemnité ; le second parce qu'il s'est acquitté d'une dette de RC dont il n'est pas le débiteur final. A ces deux figures s'ajoutent celle de tout cessionnaire du droit d'agir conformément aux articles 1689 et suivants du Code civil. Toutes ces personnes auront en face d'elles un ou plusieurs défendeurs.

### **2- Le défendeur à l'action en RC**

173. Le défendeur change de figure selon qu'on exerce une action en RC individuelle (a), collective (b) ou contre un garant (c).

#### **a/ Le cas de l'action dirigée contre le responsable lui-même : le recours individuel**

174. L'hypothèse envisagée ici est la plus simple. Elle correspond à une réclamation formulée contre le transporteur, celui-ci étant réputé avoir mal exécuté son contrat. Il peut s'agir du transporteur contractuel, du transporteur de droit ou du transporteur de fait. L'identification dudit transporteur dépend des éléments de fait et de droit en présence. Mais la qualification de la relation ne s'impose pas au juge<sup>122</sup>.

#### **b/ Le cas de l'action exercée contre des personnes tenues solidairement**

175. L'action en RC peut être exercée contre plusieurs transporteurs lorsque leur responsabilité est solidaire. C'est le cas de figure du transport successif défini comme celui

<sup>120</sup> On estime qu'il a transmis son droit d'action à un tiers.

<sup>121</sup> Lire à cet effet KENGUEP (E), op.cit, N°153.

<sup>122</sup> Par exemple : Cass. Com. 27 novembre 2007, N° 06-20.620, Bulletin 2007, IV, N° 254.

dans lequel plusieurs transporteurs se succèdent pour exécuter un unique contrat de transport. Ce droit d'action contre les transporteurs successifs existe en matière routière<sup>123</sup> et aérienne<sup>124</sup>.

### **c/ Le cas de l'action impliquant le garant de la personne responsable**

176. Dans cette optique, on retrouve toute personne prise comme répondant des dommages causés par le transporteur et susceptibles d'engager sa RC. C'est d'abord le cas du transporteur principal pour les dommages occasionnés aux marchandises par ses sous-traitants<sup>125</sup>. C'est ensuite le cas du commissionnaire de transport en tant qu'il peut être assigné en justice comme répondant des fautes de ses substitués<sup>126</sup>. C'est enfin le cas de l'assureur contre qui une action directe est dirigée<sup>127</sup>.

177. Le juge ou l'arbitre qui doit juger l'une ou l'autre de ces personnes ne doit pas outrepasser l'étendue de la réparation qui doit être mise à leur charge.

### **§ 2 : L'étendue de la réparation du transporteur responsable**

178. Le transporteur de marchandises bénéficie, s'il est tenu de réparer des dommages contractuels, d'un double droit à la limitation et au plafonnement de sa RC (A). Il peut en être déchu ou le perdre dans certains cas (B).

#### **A- Le double principe de la limitation et du plafonnement de la RC du transporteur de marchandises**

La consistance de ce principe doit être expliquée (1) avant ses applications (2).

##### **1- La consistance du principe**

179. Ce principe se rapporte en premier lieu à l'idée suivant laquelle la réparation due par le transporteur de marchandises n'est pas intégrale. Son assiette est fixée par le législateur. C'est le versant de la limitation. Il renvoie en sus à l'idée d'un maximum à payer par lui. En pratique, il est question de multiplier une somme par un coefficient fixé par le législateur.

##### **2- Les applications du principe**

Nous allons les faire ressortir dans le tableau ci-après pour une perspective croisée et synthétisée.

<sup>123</sup> Art. 23 alinéa 2 in fine de l'AUCTMR : « L'action peut être dirigée contre plusieurs de ces transporteurs, leur responsabilité étant solidaire. »

<sup>124</sup> Art. 36 et 37 de la Convention de MONTREAL.

<sup>125</sup> DIENNET (C), La sous-traitance en matière de transport routier de marchandises, Mémoire de Master 2, Pôle de droit des transports d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique, Centre de droit maritime et de transport, septembre 2006.

<sup>126</sup> EDON (O), L'excessive responsabilité du commissionnaire de transport en droit français, Mémoire Master 2 : « Entreprise et droit de l'Union Européenne », Université Paris Sud, septembre 2012.

<sup>127</sup> Art. 54 du code CIMA.

**TABLEAU 10 : LES PLAFONNEMENTS ET LIMITATIONS DE LA RC DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

MODE DE TRANSPORT	Montant de la limitation en cas de retard à la livraison	Montant de la limitation en cas d'avarie	Montant de la limitation en cas de perte
ROUTIER	Le fret payé par le contractant du transporteur.	5.000FCFA/kilogramme de poids brut de marchandise.	5.000FCFA/kilogramme de poids brut de marchandise.
AERIEN	19 DTS <sup>128</sup> /kilogramme	19 DTS/kilogramme	19 DTS/kilogramme
MARITIME	2,5 x fret payable	<p><b>Règles de HAMBOURG :</b>                      *835 DTS /colis ou unité de poids brut de la marchandise ;                      *2,5 DTS/ Kilogramme.</p> <p><b>Code de la marine marchande CEMAC :</b>                      *875 DTS/colis ou unité de chargement ;                      *3 DTS / kilogramme.</p>	<p><b>Règles de HAMBOURG :</b>                      *835 DTS /colis ou unité de poids brut de la marchandise ;                      *2,5 DTS/ Kilogramme.</p> <p><b>Code de la marine marchande CEMAC :</b>                      *875 DTS/colis ou unité de chargement ;                      *3 DTS / kilogramme.</p>

180. Il y a lieu de préciser qu'en cas de cumul de limitation, c'est le montant le plus élevé qui est retenu. En matière de transport routier spécifiquement, l'indemnité ne peut dépasser soit le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale (si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie) soit le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée (si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie)<sup>129</sup>. Au demeurant, cette protection peut ne pas être acquise au transporteur de marchandises dans certains cas.

#### **B- La perte du droit à la limitation et au plafonnement de la RC par le transporteur**

181. La privation du transporteur de la faveur que les législations lui accordent peut résulter soit de son comportement fautif (1) soit des stipulations contractuelles (2).

##### **1- L'existence des stipulations contractuelles pertinentes**

Elle est constituée par une renonciation soit implicite (a), soit une explicite (b).

##### **a/ La renonciation explicite : La déclaration d'intérêt spécial à la livraison et la déclaration de valeur**

182. La déclaration d'intérêt spécial à la livraison relative à un gain spécifique ou à un espoir précis sur la marchandise. Quant à la déclaration de valeur, comme son nom l'indique, elle porte sur la valeur de la marchandise, celle-ci comprenant son prix courant sur le marché, les

<sup>128</sup> DTS = Droits de tirage spéciaux. Sur cette unité de compte, Cf. Art. 26 des Règles de HAMBOURG.

<sup>129</sup> Toutefois, et en application de l'art. 19 alinéa 3 de l'AUCTMR : « L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ou de la demande d'arbitrage.

droits de douane et frais de transport. Dans l'un et l'autre cas, l'indemnité sera calculée en fonction de la déclaration faite au transporteur qui aura perçu un fret supplémentaire à cet effet.

#### **b/ La renonciation explicite : La renonciation aux limites de responsabilité**

**183.** Les limitations de RC que nous avons étudiées sont d'ordre public, mais d'un ordre public relatif. En particulier, le transporteur ne peut pas introduire dans le contrat des clauses tendant à ramener à la baisse ces montants. Ce sont des minima qui s'imposent au transporteur, il peut par contre renoncer à la protection que les textes juridiques lui octroient<sup>130</sup>. Et au nom de la liberté contractuelle, il peut pareillement stipuler une obligation de résultat<sup>131</sup>.

L'attitude fautive ne peut pas alors servir de base dans la mise en œuvre de sa RC.

#### **2- Le recours au comportement du transporteur**

**184.** Le comportement du transporteur peut lui faire perdre la protection légale tant en ce qui concerne la faute lourde (a) que pour ce qui est du dol (b).

##### **a/La faute lourde du transporteur ou de ses préposés**

**185.** La faute lourde<sup>132</sup> dont il est question est un acte intentionnel (fait volontaire) commis pour nuire à autrui. Il s'agit des actes positifs ou négatifs téméraires tendant à aboutir à un dommage que l'on ne peut ignorer. Cette faute est comparable à la fraude qui a pour incidence de tout corrompre.

##### **b/ L'hypothèse particulière du dol imputable au transporteur**

**186.** Le dol apparaît à l'article 1116 du code civil comme une manœuvre frauduleuse ou un ensemble de ruses ayant pour but de tromper une partie au contrat. Dans les textes juridiques<sup>133</sup>, la référence peut être celle de la fraude tout simplement. Si elle est établie, le verrou de la limitation de RC ne fonctionne plus, pareillement pour tout moyen de paralysie de l'action en RC.

---

<sup>130</sup> Art. 25 de la Convention de MONTREAL « Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente Convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité. »

<sup>131</sup> Par exemple : **HOU (W)**, 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 CEZANNE – AIX – MARSEILLE III, Faculté de Droit et de sciences politiques, décembre 2010.

<sup>132</sup> Elle ne doit pas être assimilée à la faute inexcusable : **BEX (A)**, L'introduction de la faute inexcusable en droit du transport terrestre interne de marchandises, Mémoire Master 2 « Droit du transport terrestre », Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et de Transport, 2012.

<sup>133</sup> A l'instar de l'art. 31 alinéa 4 de la Convention de MONTREAL.

**§ 3 : Les moyens de paralysie de la réclamation formulée contre le transporteur de marchandises**

187. L'action en RC contre le transporteur de marchandises peut être paralysée soit par la prescription (A) soit par une ou plusieurs causes d'exonération (B).

**A- La prescription de l'action en RC contre le transporteur de marchandises**

188. D'après l'article 2219 du code civil, la prescription est un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un laps de temps. Nous donnons un bref aperçu des différentes prescriptions de l'action en RC contre le transporteur de marchandises dans le tableau ci-après.

**TABLEAU 11 : LA PRESCRIPTION DE L'ACTION EN RC CONTRE LE TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

MODE DE TRANSPORT	Identification du délai	Point de départ du délai
ROUTIER	<p><b>CAS GENERAL :</b> *Un an</p> <p><b>CAS DE DOL OU FAUTE LOURDE :</b> *Trois ans</p>	A compter de la date de livraison ou, s'il n'y a pas eu de livraison, à compter de la date prévue pour l'arrivée des marchandises
AERIEN	Deux ans	<p><b><u>POUR LES PERTES ET AVARIES :</u></b> *A compter de la livraison effective ou à compter soit de l'arrivée à destination, soit du jour où l'aéronef aurait dû arriver à l'aéroport</p> <p><b><u>POUR LE RETARD A LA LIVRAISON :</u></b> *A compter du jour de l'arrivée des marchandises à destination.</p>
MARITIME	Deux ans	A compter du jour où les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être.

**B- Le recours aux causes d'exonération de la RC encourue**

189. Alors que la prescription est la durée de la RC, l'exonération renvoie plutôt à l'anéantissement de la prétention du demandeur en invoquant l'une ou plusieurs causes qui empêchent de faire peser la charge définitive de la réparation sur la personne poursuivie. Nous récapitulons les causes d'exonération du transporteur de marchandises dans le tableau ci-après.

**TABLEAU 12 : L'EXONERATION DE LA RC DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

<b>MODE DE TRANSPORT</b>	<b>Identification de l'exonération</b>	<b>Nature de l'obligation contractée</b>	<b>Déduction du régime juridique de la RC</b>
<b>ROUTIER</b>	En fonction de la situation en présence et des engagements contractés par le transporteur de marchandises.	<p><u>Nature complexe :</u></p> <p>*Obligation de résultat en apparence ;</p> <p>*Obligation de moyens dans le fond.</p>	<p><u>Régime complexe :</u></p> <p>*RC pour faute présumée ;</p> <p>*RC pour faute prouvée ;</p>
<b>AERIEN</b>	<p>*La nature ou le vice propre de la marchandise ;</p> <p>*L'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ;</p> <p>* Un fait de guerre ou un conflit armé ;</p> <p>* Un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise ;</p> <p>* La négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la victime ;</p> <p>*Preuve de sa diligence raisonnable pour le cas du retard.</p>	<p>*Obligation de résultat pour les pertes et avaries</p> <p>*Obligation de moyens pour le retard à la livraison</p>	<p>*RC de plein droit pour les avaries et les pertes</p> <p>*RC pour faute pour le cas du retard à la livraison</p>
<b>MARITIME</b>	*Preuve de sa diligence raisonnable : démontrer que lui ou ses préposés ont accordé les soins qu'il fallait aux marchandises, malgré le fait que des dommages soient survenus.	Obligation de moyens (autrement dénommée obligation de prudence ou de diligence)	RC pour faute présumée/Présomption de faute.

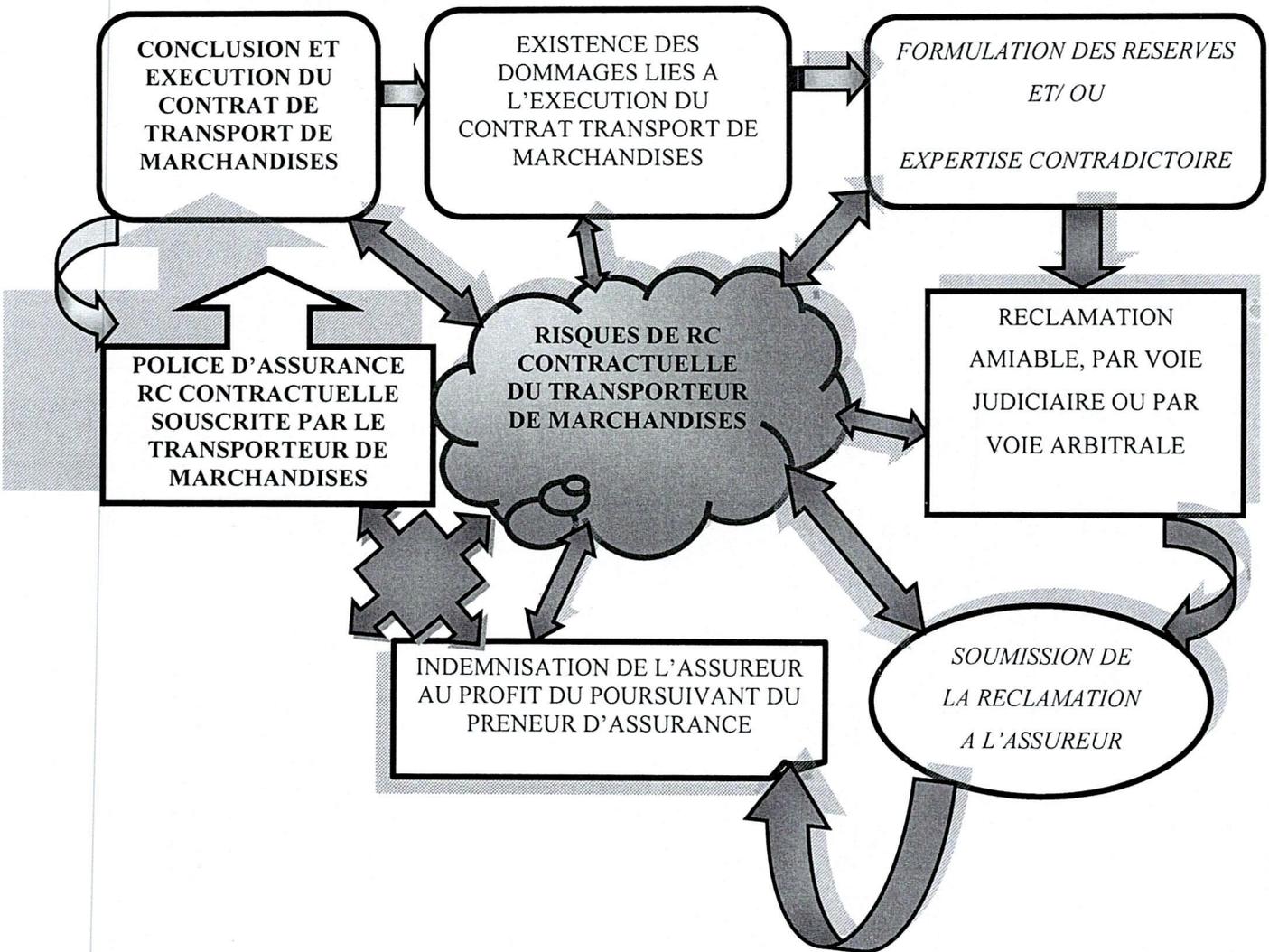
Ces causes d'exonération sont précédées de celles classiques en droit des transports des marchandises<sup>134</sup>.

190. Comme nous l'avons déjà souligné, le sort de l'assureur dépend essentiellement de celui du preneur d'assurance, sauf convention contraire. A ce titre, toutes les fois que le preneur d'assurance engage sa RC, l'assureur doit en principe intervenir. Inversement, tout ce qui est favorable à l'assuré l'est également pour l'assureur. Il s'en suit que l'assureur ne peut pas être tenu plus que le preneur d'assurance. C'est le schéma de base de l'intervention de l'assureur,

<sup>134</sup> Pour ces causes d'exonération : **STAVRAKIDIS TRIANTAFYLLOS**, L'exonération du transporteur routier de marchandises de sa responsabilité dans le droit français, Mémoire Master 2 « Droit du transport terrestre », Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et de Transport, 2007. Lire aussi : **LEMARIE (A)**, La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences Paul CEZANNE, Faculté de droit et de science politique, d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2007.

avec ses fondements essentiellement juridiques qui lui permettent de mettre en œuvre le produit d'assurance approprié en connaissance de cause.

**SCHEMA 3 : LES BASES DE L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR  
RC CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE  
MARCHANDISES**



**CHAPITRE 2: LES DIFFERENTS PRODUITS RC CONTRACTUELLE TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**

191. Les produits d'assurance conçus pour couvrir les risques de RC contractuelle du transporteur de marchandises existent autant qu'il y a de modes de transport. Nous les regrouperons en deux centres d'intérêts. Le premier retracera les domaines où les schémas assurantiels sont actuellement difficilement modifiables (Section 1). Le second scrutera l'assurance RC contractuelle du transporteur routier de marchandises où des innovations sont envisageables (Section 2).

## **SECTION 1 : Les assurances RC en matière maritime fluviale et aérienne**

192. Les assurances RC contractuelle conçues en matière maritime et fluviale (§ 1) ou encore pour le transport des marchandises par air (§ 2) seront simplement décrites. Car, pour ces produits, les assureurs semblent déjà avoir achevé les schémas qui s'imposent.

### **§ 1 : L'assurance RC contractuelle en matière de transport maritime et fluvial**

193. Le jeu des polices contractuelles en matière de transport maritime de marchandises (A) sera examiné avant celui qui a trait au transport fluvial de marchandises (B).

#### **A- Le jeu des polices contractuelles en matière de transport maritime de marchandises**

194. Par jeu, il plutôt entendre l'articulation. C'est qu'en la matière, les compagnies d'assurance sont loin d'avoir un monopole (1). Elles sont devancées en l'espèce par le pooling des armateurs (2).

##### **1- La couverture des risques RC offertes par les compagnies d'assurance**

195. Cette couverture est apparemment acquise dans les polices corps (a). Une étude figiolée de ces dernières contraint à rechercher une couverture dans des polices spécifiques (b).

##### **a/ Une couverture en RC apparemment acquise dans les polices corps**

196. Les assureurs maritimes ont mis en œuvre deux principaux types de polices pour la couverture des risques occasionnés au navire ainsi qu'à ses accessoires.

197. C'est d'une part la police d'assurance sur corps de tous navires. Elle exclut les navires de pêche, de plaisance tout comme les navires à moteur auxiliaires. C'est d'autre part la police d'assurance sur corps de pêche. Dans l'un et l'autre cas, le navire se compose de la coque et des machines. Pour ce qui est des accessoires du navire, ils se rapportent aux divers éléments.

198. Ceux-ci sont nécessaires à la navigation<sup>135</sup>. La garantie est donnée en premier lieu pour les dommages subis par le navire. Elle s'étend aux conséquences des abordages et heurts tout en se maintenant comme une assurance de choses.

199. Son volet assurance des dettes garantit les recours pour fait de mort, de lésions corporelles ou de maladie. Cette garantie du recours des tiers rentre dans des clauses

<sup>135</sup> OUBBO FADIMATOU (B), *Le naufrage du navire (the shipwreck)*, Mémoire de Master 2 de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2006. A ce titre, l'auteure cite en page 88 : les chaloupes, les cordages et tout ce que l'armateur a embarqué « afin de nourrir et chauffer l'équipage ».

additionnelles qui excluent de leur champ les dommages occasionnés aux marchandises transportées. D'où une couverture spécifique.

#### **b/ Une couverture spécifique en RC contractuelle**

**200.** Plusieurs types de polices, scindables en deux groupes<sup>136</sup>, sont proposés par les assureurs maritimes. Le premier groupe se compose de la police d'assurance maritime couvrant la RC du propriétaire du navire de mer (de commerce) et de celle qui garantit la RC du propriétaire du navire de pêche, les propriétaires de navire peuvent être qualifiés de transporteur de marchandises comme nous l'avons vu dans notre introduction générale.

**201.** Le second groupe se réduit à la police d'assurance maritime couvrant la RC du transporteur maritime. Elle couvre les défaillances contractuelles de ce dernier à l'égard des chargeurs pour des préjudices fixés limitativement par les textes juridiques appropriés. Ce qui n'a pas empêché la création d'un pooling des armateurs et autres exploitants de navires.

#### **2- La couverture offerte par les P & I Clubs**

Pour l'étayer, il faut passer par sa définition (a) avant de revenir s'enquérir de sa justification (b).

##### **a/ La notion de P & I clubs**

**202.** Elle n'est que la transposition en français de clubs de protection et d'indemnisation mutuelle des risques exposés par les armateurs. C'est le pooling des risques RC desdits armateurs.

**203.** Le P renvoie en anglais à l'expression « protecting ». C'est le versant de la protection des divers dommages causés aux tiers et imputables aux armateurs et aux transporteurs. L'autre versant du cadre de cette mutualisation est donné par le I, pour « indemnity » qui se rapporte aux dommages causés aux cargaisons. Cette définition n'empêche pas de se demander pourquoi ces mutuelles ont été créées.

##### **b/ La justification du recours aux P & I clubs**

**204.** Comme l'a écrit fort à propos un auteur : « La fonction primaire de l'assurance n'est pas d'empêcher les dommages de se produire, mais d'indemniser le propriétaire ou celui dont la

---

<sup>136</sup> La police d'assurance couvrant la RC de l'affréteur de navire de mer relève d'une catégorie particulière.

même position économique, comme s'il n'y avait pas eu de dommage »<sup>137</sup>. La satisfaction de cet objectif n'est possible que si les moyens financiers dont disposent les assureurs sont à même de suffire dans le cadre de l'indemnisation des victimes.

**205.** Or, les engagements contractés par les armateurs et transporteurs maritimes sont si élevés qu'un sinistre important causerait à lui seul absorberait les capitaux dont disposent les assureurs. C'est pourquoi les exploitants de navire de commerce (armateurs et transporteurs maritimes) disposant eux-mêmes d'une solide surface financière, et souvent supérieure à celle des assureurs, les mettent en mutualité pour faire face à des dettes de RC auxquelles ils pourraient être tenus. Ces clubs fonctionnent à Londres, au Japon et dans les pays Scandinaves avec pour membres les principaux armateurs. Pour y adhérer, il faut justifier d'un professionnalisme et d'une solide réputation dans le milieu maritime. Il faut en outre exploiter des navires de cinq cent tonneaux et plus et verser des cotisations variables.

Toutefois, les P & I clubs ne sont en cas aucun constitués pour les transports fluviaux de marchandises.

## **B- La police d'assurance RC contractuelle du transporteur fluvial de marchandises**

Son cadre doit être étudié (1) avant la mise en exergue de sa rareté dans notre contexte (2).

### **1- Le cadre de l'assurance RC contractuelle du transporteur fluvial**

**206.** La formulation de la garantie de cette assurance a pour cadre juridique d'une part, les articles 103 et suivants du code de commerce, d'autre part, les articles 1784 et suivants du code civil.

**207.** L'assureur garantit le transporteur fluvial contre les conséquences pécuniaires des pertes et autres dommages subis par les marchandises. Il prend également en charge, dans la limite des capitaux assurés, les frais raisonnablement exposés pour réduire ou empêcher les conséquences ou la survenance d'un sinistre.

**208.** Les événements y adossés sont qualifiés d'accident de la navigation. Leur liste est longue. On y retrouve notamment le naufrage, l'échouement, l'abordage, la collision, le feu, le vent ou encore la foudre. Il s'agit en outre de l'explosion du moteur, de l'incendie du combustible liquide ou de l'arrêt accidentel du moteur aboutissant à un accident de

---

<sup>137</sup> **ASTEBOL LARSEN (M)**, Assurance maritime et le transport multimodal, Mémoire de Master II professionnel de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2009, p. 52.

navigation. Bien qu'ainsi soigneusement encadrée, cette assurance est rare dans notre contexte.

## **2- La rareté des polices RC contractuelle de transporteur fluvial dans notre contexte**

**209.** La disette desdites polices s'explique d'abord par la « croissance exponentielle du transport maritime » ou « la maritimisation de l'économie mondiale »<sup>138</sup>. Elle se justifie également par les choix logistiques. Le basculement en la matière vers l'intermodalité fait observer une « saturation du parcours terrestre qui est fondamental puisque premier et dernier maillon de la chaîne logistique »<sup>139</sup>. La pénurie de ces polices est enfin due par la concurrence rude dans les transports<sup>140</sup>, laquelle ne met par hors de son champ les transports aériens.

### **§ 2 : L'assurance RC contractuelle du transporteur aérien de marchandises**

C'est une assurance légalement obligatoire (A) qui a une double couverture (B).

#### **A- Une assurance légalement obligatoire**

**210.** L'assurance RC du transporteur aérien de marchandises a un caractère obligatoire qui tire sa source dans les textes juridiques (1). De l'exploitation de ces derniers, se déduisent des implications à mettre en lumière (2).

##### **1- Les sources légales de l'obligation d'assurance du transporteur aérien**

**211.** En Europe, la source principale de cette obligation d'assurance est le Règlement (CE) N°785/2004 du 21 avril 2004 publié au Journal officiel des Communautés Européennes en date du 30 avril 2004.

**212.** Ce règlement établit le cadre juridique et fixe les conditions d'assurance en matière aérienne. Il définit aussi les montants minimaux à respecter par les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs tant communautaires que des pays tiers. Ce règlement n'est qu'un écho

---

<sup>138</sup> COUTANSAIS (C P), « Transport maritime : Entre globalisation et développement durable », in *Études*, 2010/3 Tome 412, pp. 309.

<sup>139</sup> Idem.

<sup>140</sup> ZHI PING JI, *Transport combiné ou transport routier ? Étude des facteurs de choix entre deux systèmes de transport intérieur de fret*, thèse réalisée au Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés et à la Direction de la Recherche de la SNCF soutenue à l'École Nationale des Ponts et Chaussées pour l'obtention du Doctorat nouveau régime Spécialité TRANSPORT, Juin 1994.

à l'article 50 de la Convention de MONTREAL<sup>141</sup> dont le pendant est l'article IX.3.1 du code de l'aviation civile<sup>142</sup> applicable en zone CEMAC. La portée de ces textes est globalement la même.

## **2- Les implications du caractère obligatoire de l'assurance du transporteur aérien**

**213.** Ces implications se déduisent aisément de la lecture du code de l'aviation civile applicable en zone CEMAC. Ainsi, on peut d'abord la situer comme une contrainte de police aéronautique en ce sens que l'autorité de l'aviation civile de l'Etat membre peut refuser de recevoir sur son sol le transporteur qui n'est pas en possession d'une attestation d'assurance valable et en cours. S'agissant des aéronefs immatriculés dans l'Etat membre, cette assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance, dont le choix est approuvé par l'Autorité de l'aviation civile. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger elle doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'Etat d'immatriculation.

**214.** De plus, les sommes assurées en vue de permettre la réparation des dommages ne doivent pas être inférieures aux limites de RC du transporteur de marchandises.

### **B- La double couverture du transporteur aérien de marchandises**

**215.** Ces exigences d'assurance se rapportent à la RC envers les passagers d'une part, et à la RC envers les marchandises transportées, d'autre part. Nous avons déjà expliqué que la RC du transporteur aérien est de plein droit en ce qui concerne les pertes et différents dommages occasionnés aux marchandises. C'est une RC pour faute lorsque le préjudice est le retard à la livraison.

**216.** Quant à ce qui concerne les passagers, une RC à « double détente » est instituée pour les cas de mort et de lésion corporelle. La formule législative en la matière permet aux victimes d'être couvertes automatiquement pour les dommages allant jusqu'à 100.000 DTS, soit environ 76 389 540 F CFA. C'est le volet d'une RC absolue ou objective « minimale ».

**217.** Au-delà de ce montant, le transporteur peut voir sa RC atténuée ou écartée en démontrant une absence de négligence ou d'imprudence de sa part ou en administrant la preuve de la faute d'un tiers ou celle contributive de la victime. C'est le volet exonératoire de la RC du

---

<sup>141</sup> Il y est prévu que : « Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention. »

<sup>142</sup> Cet article dispose que « Tout aéronef civil qui assure dans l'Etat membre un service aérien ou qui survole le territoire de l'Etat membre qu'il soit immatriculé dans l'Etat membre ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers et les dommages causés aux personnes, aux bagages et aux marchandises qu'il transporte. »

transporteur aérien. Quoi qu'il en soit, l'assurance RC du transporteur aérien couvre non seulement les préjudices liés aux marchandises, mais aussi celui souffert par les passagers et les tiers.

**218.** Les deux versants ci-dessus sont les garanties de RC du propriétaire de l'aéronef, parties intégrantes de la police corps. Le défi n'est pas seulement d'avoir la solidité financière nécessaire. Même en arrivant, les assureurs affronteront la rareté des compagnies aériennes de transport dans le contexte camerounais ou même africain. Ce qui est loin d'être pareil pour le transport routier de marchandises.

## **SECTION 2 : L'assurance RC contractuelle du transporteur routier de marchandises**

Cette assurance a la particularité d'avoir des acquis (§ 1) et des zones pour lesquelles des innovations sont envisageables (§ 2).

### **§ 1 : Les acquis de l'assurance RC contractuelle du transporteur routier**

**219.** Ces acquis sont de deux ordres : des conditions de garantie établies en fonction de celles des polices pour facultés transportées (A) et un fonctionnement de la police semblable à celui des dites facultés (B).

#### **A- Des conditions de garantie établies en fonction de celles des Polices Facultés transportées**

**220.** Ce sont les conditions générales du contrat d'assurance « Marchandises transportées par voie de terre » qui servent de base à la garantie RC à l'égard du transporteur routier de marchandises, avec des adaptations dans les conditions particulières au regard de la situation en présence.

**221.** Nous pouvons recenser trois types de souscripteurs pour cette assurance. C'est premièrement celui qui a la qualité de transporteur public de marchandises pour autrui. Sa police est souscrite pour le compte de qui il appartiendra. C'est deuxièmement le transporteur requis comme sous-traitant ou sous-transporteur d'un transporteur principal ou d'une entreprise professionnelle de transport. C'est, dans ce dernier cas, une assurance souscrite au profit d'une personne dénommée. C'est enfin le cas d'un contrat qui fait suite à un transport sollicité par le propriétaire des facultés, soit pour un déplacement ponctuel, soit dans le cadre d'une véritable logique d'externalisation du transport de ses marchandises vers un transporteur public. Dans ce dernier cas de figure, la discussion avec l'assureur portera à coup sûr sur l'abandon du recours.

222. La prime à payer peut être forfaitaire ou variable. La prime forfaitaire ou fixe dépend du plein octroyé par véhicule et en raison de la nature des marchandises transportées<sup>143</sup>. Dans cette optique, des réductions peuvent être accordées au vue de la flotte<sup>144</sup> objet de la déclaration de parc. Des majorations sont aussi applicables tant pour certaines opérations (chargements et déchargements) que pour des véhicules (plateau simple sans ridelle) ou des marchandises particulières (produits inflammables). Le moyen de transport est matérialisé notamment par l'élaboration d'un état de parc<sup>145</sup>.

223. Quant à la prime variable, elle représente un pourcentage du chiffre d'affaire (fret) du transporteur ou encore du volume ou tonnage des marchandises. La fixation de ce pourcentage change suivant que le déplacement s'effectue seulement à l'intérieur des frontières du Cameroun ou qu'il s'étend aux pays limitrophes.

En rédigeant les conditions particulières, l'assureur précise les limites de garantie par véhicule et par voyage<sup>146</sup>. Le tableau ci-dessous reprend les deux modes d'assurance pour les conditions d'assurance des facultés terrestres.

Tableau 13 : Les modes d'assurance des marchandises transportées par voie de terre

MODE D'ASSURANCE	ENGAGEMENTS DE L'ASSUREUR	CONDITIONS D'ASSURANCE
« TOUS RISQUES »	Garantie des dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité à l'occasion de tous événements sauf ceux résultant des exclusions générales.	*En cas de manquant de colis en tout ou en partie, rapporter la preuve des traces de bris ou d'effraction (Expert ou commissaire d'avaries) *En cas de disparition d'un ou plusieurs colis entiers, production d'un certificat de non-livraison définitive (délivré par le transporteur).
« ACCIDENTS CARACTERISES »	Garantie des dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité à l'occasion d'un ou plusieurs événements limitativement énumérés dans la Police.	Liste de cinq catégories d'événements : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incendie ou explosion ;</li> <li>▪ Destruction, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, du véhicule de transport ;</li> <li>▪ Heurt ou collision du véhicule de transport ou de son chargement avec un autre véhicule, un corps fixe ou mobile ;</li> <li>▪ Chutes d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisations ;</li> <li>▪ Evénements naturels (éboulement, avalanche, foudre, etc.)</li> <li>▪ Ecoulement de pont, tunnels, bâtiments, d'ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée.</li> </ul>

<sup>143</sup> L'assureur détermine le montant maximal de ses engagements par véhicule en fonction de la catégorie des marchandises. Au-delà d'un certain montant, le taux n'est plus forfaitaire mais assis sur le chiffre d'affaires.

<sup>144</sup> La réduction flotte s'applique à partir de deux véhicules.

<sup>145</sup> Les copies des cartes grises des véhicules transporteurs sont alors nécessaires.

<sup>146</sup> C'est le plein de souscription.

## B- Un fonctionnement de la Police calqué sur celui des Polices Facultés transportées

224. Le preneur d'assurance est couvert soit pour toutes les expéditions qu'il effectue, soit pour des expéditions spécifiques. Dans l'un et l'autre cas, l'assureur lui octroie une garantie qui s'exerce par camion et par voyage à concurrence d'une somme maximale. Il est tenu d'aviser l'assureur du dépassement de cette limite de garantie avant le commencement des risques.

225. La durée du contrat n'est pas forcément annuelle. Elle peut aussi être temporaire. En pareille hypothèse, la prime est calculée au prorata de la période de garantie. Par ailleurs, l'assureur peut convenir avec le preneur d'assurance, s'il y a lieu, soit une garantie automatique (Polices d'abonnement) soit une garantie facultative (Polices au voyage), suivant les négociations et en tenant surtout compte de l'immixtion du propriétaire des marchandises dans l'opération. Mais, le fonctionnement des relations contractuelles va davantage vers le sens des polices à application obligatoire.

Tableau 14 : Les types de Police d'assurance sur Facultés

TYPE DE POLICE	DEFINITION	DOMAINE D'APPLICATION
<i>Police « au voyage »</i>	Elle permet au chargeur (représentant du vendeur ou de l'acheteur) de souscrire un contrat d'assurance directement auprès d'une compagnie d'assurance pour chaque voyage et pour des risques bien définis.	Elle est utilisée dans le cas d'un affrètement (location d'un véhicule de transport) et surtout pratique pour des expéditions isolées ou voyages particuliers.
<i>Police " à alimenter " ou police « à éteindre »</i>	Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Cependant, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminée à l'avance.	La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants. La garantie est donnée pour un plein de souscription qui diminue au fur et à mesure que le preneur d'assurance fait des déclarations d'aliments et vaut jusqu'à épuisement dudit plein.
<i>Police " d'abonnement " ou police « flottante »</i>	Elle est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance pour une période donnée (généralement annuelle). Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur) quels que soient les produits, les modes de transport et les lieux de départ.	C'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. L'assureur couvre le preneur d'assurance jusqu'à concurrence d'un plein de souscription.

226. C'est le lieu de saluer, au pied de ce tableau, le travail de rédaction des conditions générales dans la branche « Maritime & Transports » entrepris au sein de l'ASAC. Nous entendons y contribuer en proposant quelques innovations.

## § 2 : *Les innovations envisageables*

227. Le transporteur routier de marchandises est souvent couvert en « Accidents Caractérisés » seulement, la garantie « Tous Risques » exigeant des mesures de prévention et de protection spécifiques qui n'ont pas encore fait l'objet d'une standardisation (A). Un nouveau souffle peut aussi être donné à l'assurance RC contractuelle du transporteur routier de marchandises en systématisant la mise en œuvre des clauses de prévention en profitant des atouts du recours à l'arbitrage (B) et en mettant à profit des extensions de garantie (C).

### **A- Systématiser la mise en œuvre des clauses de prévention**

228. Cette systématisation renvoie à l'idée d'une standardisation des mesures de prévention. Pour ce faire, nous suggérons au passage l'élaboration des conditions générales propres à la RC du transporteur de marchandises. Cela dit, les clauses de prévention auxquelles nous faisons allusion sont de deux ordres. Les unes sont d'ordre organisationnel (2) tandis que les autres sont d'ordre matériel (1).

#### **1- Les mesures de prévention d'ordre matériel**

229. Ce sont des mesures de protection mécanique, électrique ou électronique du véhicule routier utilisé pour le transport des marchandises et référencés comme tels auprès de l'assureur. Ce sont des systèmes antivol, les systèmes de détection et de localisation et même des alarmes acoustiques. Ils doivent être couplés aux mesures d'ordre organisationnel en raison du risque pour lesquelles elles ambitionnent de se prémunir.

#### **2- Les mesures de prévention d'ordre organisationnel**

230. Ce sont des mesures que le transporteur met en œuvre pour éviter ou prévenir les vols ou disparition des marchandises qui lui sont confiées. Elles sont relatives à la maîtrise des comportements et des actes des préposés et différentes personnes dont le transporteur doit répondre. Il doit alors faire montre de professionnalisme. Ce qu'il extériorise en sélectionnant des conducteurs consciencieux ou encore en récompensant ceux de ses préposés qui pendant l'année ou une période plus courte prennent des mesures pour empêcher, de façon véhémente, qu'une disparition des marchandises qu'il transporte n'ait lieu par la complicité de ses proches, du convoyeur ou des tiers.

231. Même en mettant en œuvre ces mesures de prévention, il faut prévoir que le sinistre pourrait toujours arriver. Nous proposons de le gérer en appui avec les clauses d'arbitrage.

## **B- Profiter des atouts du recours à l'arbitrage**

Pour profiter des atouts de l'arbitrage (1) dans le règlement des sinistres de RC, l'assureur doit connaître le mécanisme de recours à ces modes alternatifs (2).

### **a/ Les atouts du recours à l'arbitrage pour l'assureur**

232. Les avantages du recours à l'arbitrage sont nombreux. On peut avoir en premier lieu la stabilisation des intérêts respectifs des parties en présence. Ceci, dans la mesure où c'est sur des bases véritablement objectives que le différend est tranché, sans interférence des autorités et relations suspectes de toutes sortes. De plus, c'est essentiellement sur la base des usages, sources d'origine professionnelle et connues des parties que la sentence est rendue. En deuxième lieu, l'arbitrage permet de raccourcir les délais. Les délais d'enrôlement, les renvois souvent injustifiés et des exceptions purement dilatoires et vexatoires ne peuvent pas prospérer devant l'arbitre. En troisième lieu, on retrouve la simplification du traitement des litiges au regard de la qualité des arbitres qui sont des professionnels soumis à la transparence et à la confidentialité. Il en découle une sécurité à la fois juridique et judiciaire.

### **b/ Les techniques de soumission de litige à l'arbitrage**

233. Le ou les arbitres ne sont saisis que par la clause compromissoire, la convention d'arbitrage ou le compromis d'arbitrage.

234. Lorsque la clause arrive avant que le litige ne soit survenu, elle est dénommée techniquement « clause compromissoire ». Si le recours à l'arbitrage fait l'objet d'une convention séparée, on parle de « convention d'arbitrage ». Dans l'un et l'autre cas, les juridictions étatiques ne doivent plus être saisies de ce litige. En effet, la loi et la jurisprudence s'accordent sur le fait que le juge étatique ne doit plus être saisi si les parties ont pris soit une clause compromissoire, soit une convention d'arbitrage. Il en est de même si, une fois que le litige est né, elles se sont accordées pour qu'il soit réglé devant une instance arbitrale. Dans cette ultime éventualité, on parle de « compromis d'arbitrage ».

235. Il y a lieu d'insister sur le fait que les parties qui n'ont pas actuellement de litige et qui ont prévu des clauses de règlement de différend autres que celles qui sont à même de sauvegarder leurs intérêts respectifs, en cas de litige, peuvent procéder à un amendement de leur convention. Particulièrement, elles peuvent mutuellement signer de façon ultérieure une convention d'arbitrage qui s'insère comme annexe et partie intégrante à leur convention principale préalablement entrée en vigueur.

### **C- Mettre à profit des extensions de garantie**

236. Les extensions de garantie liées aux frais spéciaux (1) et au remboursement de la déduction illicite de fret (2) sont à mettre à profit par l'assureur.

#### **a/ L'extension aux frais spéciaux**

237. Nous retenons les frais de gardiennage et de vente et les frais de déblais et de destruction du chargement.

238. Dans le premier cas, l'assureur restitue au preneur d'assurance des sommes exposées par lui dans le but de sauvegarder les marchandises, lorsque celles-ci ont été déchargées pour être entreposées ou vendues conformément à des exigences légales. Dans le second cas, il s'agit des frais exposés à la suite de la destruction ou du déblai des marchandises transportées et conformément à une mesure prise ou ordonnée par une autorité publique compétente.

#### **b/ Le remboursement de la déduction illicite de fret**

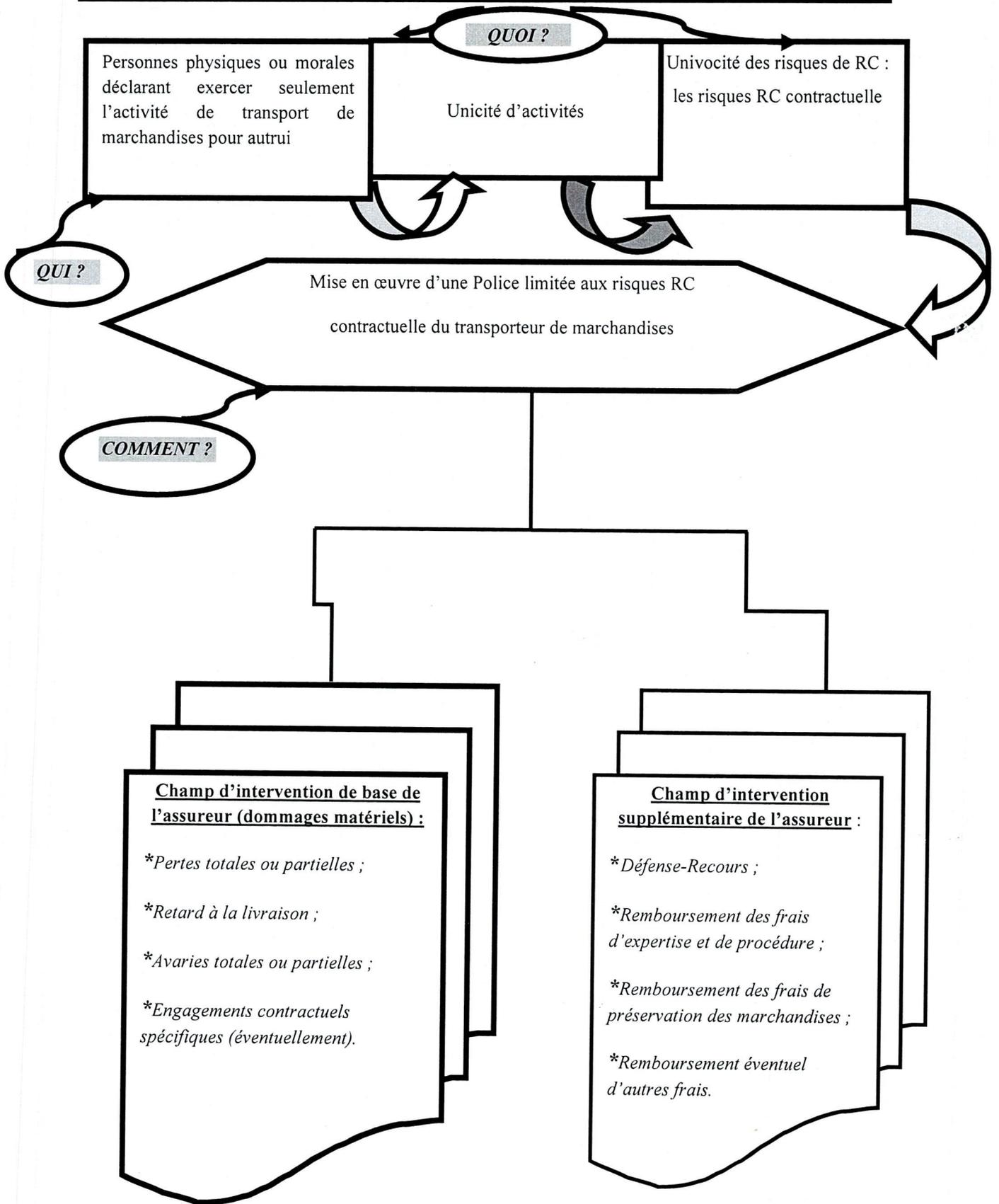
239. La déduction illicite de fret est le fait que le prix dû au transporteur ne lui soit pas acquitté dans un certain délai après l'envoi de la facture ; ce défaut de paiement étant attribué à une retenue opérée par l'expéditeur ou le donneur d'ordre. Dans ce cas de figure, celui qui retient illicitement le fret dû au preneur d'assurance met explicitement ou implicitement en cause un sinistre de RC contractuelle. Si ce dernier rentre dans le champ d'application de la police et qu'aucun règlement définitif n'est pas encore intervenu, cette extension de garantie est mise en œuvre.

### **CONCLUSION DU TITRE 2**

240. Cette seconde partie de notre travail a mis en exergue d'une part la configuration du risque RC contractuelle du transporteur de marchandises, d'autre part le domaine d'intervention de l'assureur.

241. Nous avons accordé une attention particulière aux instruments de gestion du processus contractuel de cette assurance à forme restreinte. A cet effet, nous avons passé en revue les clauses de prévention (en amont du sinistre) les clauses de gestion du litige (en aval du sinistre). Ces clauses, lorsqu'elles s'associent à des extensions de garantie constituent l'ensemble des innovations que nous suggérons aux assureurs de mettre à profit. Elles sont plus ou moins contenues dans le schéma récapitulatif ci-après.

**SCHEMA 4 : LE MECANISME DE L'ASSURANCE RC A FORME RESTREINTE : LA RC CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES**



## CONCLUSION GENERALE

242. Dès l'entame de notre travail, nous nous sommes attelé à définir les termes de notre sujet où une mise en exergue de la notion de transporteur a pu poindre. C'est sur cette notion qui s'est avérée polymorphe et tentaculaire à plus d'un titre que nous avons esquissé notre problématique puis notre hypothèse de recherche dans une logique cumulativement assurantielle et juridique.

243. La question que nous avons formulée dans notre introduction générale était celle du produit d'assurance qui est le mieux adapté aux risques de RC du transporteur de marchandises. Nos développements y ont apporté une réponse structurée autour de l'idée suivante : les solutions d'assurance répondant aux besoins de couverture des conséquences financières liées à la RC des transporteurs de marchandises sont de deux ordres.

244. La première est celle d'une assurance à forme étendue, étant entendu que ce qui est ce caractère étendu se rapporte à la globalité de la couverture octroyée par l'assureur. C'est un package de garanties constitué de la garantie de RC contractuelle (prise comme garantie de base) et de garanties additionnelles où se succèdent la RC avant livraison, la RC après livraison et éventuellement l'assurance de la responsabilité environnementale.

245. La seconde est celle d'une assurance à forme restreinte. A l'inverse de la première qui couvre une diversité de RC et une multitude d'activités, celle-ci est limitée aux seuls risques de RC contractuelle des preneurs d'assurance déclarant n'exercer que la profession de transporteur de marchandises pour autrui.

246. Notre hypothèse de recherche se vérifie dans le sens de la formulation de départ qui était la nôtre. Ainsi, le produit d'assurance RC des transporteurs de marchandises englobe les différentes qualifications desdits professionnels. Dans le même temps, il est articulé en fonction de la cartographie des risques de RC auxquels sont exposées les personnes pouvant avoir la qualité de transporteur de marchandises.

247. Le type de recherche que nous devrions effectuer était la recherche explicative, c'est-à-dire une étude à caractère de recherche appliquée ayant pour centre d'intérêt principal la compréhension ou l'explication d'une situation professionnelle.

248. Notre mission était la compréhension et l'explication de l'assurance de RC du transporteur de marchandises. C'est une méthodologie à mi-chemin entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée pour laquelle nous avons opté. Ce qui nous a imposé

une démarche hypothético-déductive axée sur l'observation et l'induction avec des tournures causales et descriptives.

**249.** Nous avons, au titre des exigences juridiques, tenté de démontrer que la qualité de transporteur de marchandises est quelquefois un fait à la merci des sources du droit. Cet état des choses ne doit pas être méconnu de l'assureur, au risque pour celui-ci d'en subir les effets néfastes.

**250.** Pour ce faire, il paraît indiqué qu'il instaure un système de veille juridique pour qu'il arrime à l'heure son produit aux secousses venues des sources du droit. Et de ce côté, il doit mettre à profit l'arbitrage<sup>147</sup> dont nous pensons avoir suffisamment décrit le mécanisme. Ce mode alternatif de règlement de différends a l'avantage de réduire le temps mis pour le dénouement des solutions d'assurance de RC<sup>148</sup>.

**251.** En écho à cet éveil juridique, l'assureur RC ne devrait perdre de vue les clauses de prévention tant organisationnelles que matérielles. Il nous paraît opportun de recommander de les systématiser, tant elles ont un impact bénéfique à la fois pour le preneur d'assurance et les compagnies d'assurance. Si les transports aériens et maritimes paraissent être des secteurs d'activités où son champ d'intervention a des allures résiduelles, dans le secteur routier, il est possible de proposer des extensions de garantie à même d'intéresser un peu plus les transporteurs qui y exercent.

**252.** Cette démarche doit être alternativement individuelle (celle adoptée par chaque compagnie d'assurances) et collective (celle qui fédère les groupements divers de compagnies d'assurances), avec pour nœud gordien un souffle pédagogique pour les preneurs de cette assurance. L'organisation des séminaires et autres rencontres pourrait être mise à profit dans cette voie. C'est au pris de ces mouvements que l'assurance de RC du transporteur de marchandises entrera dans les mœurs des managers et propriétaires voire des partenaires de ces professionnels.

---

<sup>147</sup> Sur cette efficacité de l'arbitrage : **BAYO BYBI (B)**, « L'efficacité de la convention d'arbitrage en droit OHADA », *Revue de l'ERSUMA : Droit des affaires - Pratique Professionnelle*, N° 2 - Mars 2013, pp.61-81. Disponible sous : <http://revue.ersuma.org/no-2-mars-2013/doctrine-20/L-efficacite-de-la-convention-d>, consultée le 23 juin 2014. On lira aussi utilement : **REMY (A)**, *L'arbitrage international, entre confidentialité et transparence*, Mémoire Master II de droit européen comparé, 2013.

<sup>148</sup> Pour une approche du déroulement long de la RC : **BELHOUI EI Mahdi**, *Tarifification des traités en excédant de sinistres de la branche responsabilité civile : une approche entre expérience et exposition*, Mémoire Master de Finance, spécialité Actuariat, et gestion du risque, Université de STRASBOURG, Faculté de sciences économiques et de gestion, octobre 2013.

## BIBLIOGRAPHIE

### I- TEXTES JURIDIQUES

- 1) Acte Uniforme OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route ;
- 2) Acte uniforme OHADA portant droit commercial général ;
- 3) Code CIMA ;
- 4) Code civil camerounais ;
- 5) Code de commerce ;
- 6) Code communautaire de la marine marchande CEMAC ;
- 7) Code de l'aviation civile de la CEMAC ;
- 8) Code de procédure civile et commerciale ;
- 9) Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer signée à Hambourg le 31 mars 1978 (Règles de HAMBOURG) ;
- 10) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 modifiée et les modifications subséquentes (Convention de VARSOVIE) ;
- 11) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée le 28 mai 1999 à Montréal (Convention de MONTREAL).

### II- OUVRAGES

- 1) **BIGOT (J)**, Traité du droit des assurances, t. 3, « Le contrat d'assurance », Paris, L.G.D.J., 2002 ;
- 2) **CHAUMET (F)**, Les assurances de responsabilité de l'entreprise, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2011 ;
- 3) **COUILBAULT (F)**, **ELIASHBERG (C)**, **LATRASSE (M) et autres**, Les grands principes de l'assurance, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2003 ;
- 4) **ELIASHBERG (C)**, Risques et assurances de responsabilité civile, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 5<sup>ème</sup> édition, 2006 ;
- 5) **KENGUEP (E)**, Droit des transports OHADA et CEMAC, Douala, Edition CRAF, 2012 ;
- 6) **MACQ (J-P)**, Risques, assurances de transport et logistique, Paris, L'Argus de l'assurance, Collection « Les fondamentaux de l'assurance », 2<sup>ème</sup> édition, 2011 ;
- 7) **MARTINET (A-C) et SILEM (A)**, (*sous la direction de*), Lexique de gestion et de management, Paris, DUNOD, 8<sup>ème</sup> édition, 2008 ;

8) MEYER (P), Droit de l'arbitrage, collection droit uniforme Africain, Bruylant, Bruxelles, 2002 ;

9) RODIERE (R), Traité général de droit maritime, t. II, Paris, Dalloz, 1968.

### III- ARTICLES

- 1) BAYO BYBI (B), « L'efficacité de la convention d'arbitrage en droit OHADA », *Revue de l'ERSUMA* (Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature) : *Droit des affaires - Pratique Professionnelle*, N° 2 - Mars 2013, pp.61-81. Disponible sous url: <http://revue.ersuma.org/no-2-mars-2013/doctrine-20/L-efficacite-de-la-convention-d>, consultée le 23 juin 2014 ;
- 2) CLOZIER (R), « Les transports ferroviaires », in *L'information géographique* Vol. 2 n°2, 1937, pp. 49-57 ;
- 3) COUTANSAIS (C P), « Transport maritime : Entre globalisation et développement durable », in *Études*, 2010/3 Tome 412, pp. 307-318 ;
- 4) DELEBECQUE (P), « Le transport multimodal », in *Revue internationale de droit comparé*, Volume. 50 N°2, Avril-juin 1998. Etude de droit contemporain [Contributions françaises au 15ème Congrès international de droit comparé (Bristol, 26 juillet-1er août 1988)], pp. 527-537 ;
- 5) FREMONT (A) et SOPPE (M), « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », in *Annales de géographie*, 2005/2 n° 642, pp. 187-200 ;
- 6) GASSIN (R), « Lois spéciales et droit commun », Dalloz. 1961, *Chronique*. 91 ;
- 7) JOIGNAUX (G) et VERNY (J), « Le découplage entre transport de marchandises et croissance : organisations productives, localisations et demande de transport », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2004/5 décembre, pp. 779 et s ;
- 8) JOIGNAUX (G) et VERNY (J), « Transport de marchandises et croissance : la problématique du couplage /découplage », in *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2004/4Tome XLIII, pp. 5 et s ;
- 9) LOMBARD (J) et STECK (B), « Quand le transport est d'abord un lieu ! », in *Autrepart*, 2004/4n° 32, pp. 3 et s ;
- 10) MARCADON (J), « Le transport maritime mondialisé et le concept de frontière virtuelle », in *Flux*, 2008/1n° 71, pp. 37-45 ;
- 11) MARTINET (A-C) et SILEM (A), (*sous la direction de*), Lexique de gestion et de management, Paris, DUNOD, 8<sup>ème</sup> édition, 2008 ;
- 12) OPPETIT (B), « Les modes alternatifs de règlement des différends de la vie économique », in *Revue justice*, 1995, pp. 53 et s ;

- 13) PEREZ-DIAZ (C), « Théorie de la décision et risques routiers », in Cahiers internationaux de sociologie, 2003/1 n° 114, pp. 143-160 ;
- 14) RUELLAN (F), « Les transports maritimes », in L'information géographique, Volume 2 n°5, 1937. pp. 193-205 ;
- 15) SALAH MATOUSSI (M), « La mise en concurrence des systèmes juridiques nationaux, Réflexions sur l'ambivalence des rapports du droit et de la mondialisation », in Revue internationale de droit économique, 2001/3 t. XV, 3, pp. 251-302 ;
- 16) SZMARAGD (J-M), « Les mutations du paysage maritime mondial, leur impact sur la (ré) assurance maritime », SCOR GLOBAL P & C, Newsletter technique, septembre 2011 ;

#### **IV- THESES ET MEMOIRES**

- 1) ADIL (H), La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : un échec ? thèse de doctorat en droit, université de Montréal, 2009 ;
- 2) ANSAM EL OKBANI, La responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, Mémoire de Master II professionnel de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2009 ;
- 3) ASTEBOL LARSEN (M), Assurance maritime et le transport multimodal, Mémoire de Master II professionnel de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2009 ;
- 4) AWATIF RAIA, La sous-traitance dans le transport de marchandises en ville : acteurs, déterminants, spécificités selon les villes, Mémoire DIPLÔME D'ETUDES APPROFONDIES en droit, Université de Paris, XII – VAL DE MARNE, Institut d'urbanisme de Paris, Ecole des Ponts et Chaussées, septembre 2005 ;
- 5) BILY (E), L'arrimage des conteneurs, Master II de Droit Maritime et des Transports, Université Paul CEZANNE-Aix-Marseille III, Faculté de droit et de sciences politiques, 2007 ;
- 6) BELHOUI EL Mahdi, Tarifification des traités en excédant de sinistres de la branche responsabilité civile : une approche entre expérience et exposition, Mémoire Master de Finance, spécialité Actuariat, et gestion du risque, Université de STRASBOURG, Faculté de sciences économiques et de gestion, octobre 2013 ;
- 7) BOUKERBOUT (S), Le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire Master 2
- 8) « Droit du transport terrestre », Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et de Transport, 2009 ;

- 9) **BRANELLEC (G)**, La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit, thèse de doctorat en droit, Université de Bretagne Occidentale, UFR de droit et des sciences économiques, Ecole doctorale des sciences de la mer, juin 2007 ;
- 10) **EDON (O)**, L'excessive responsabilité du commissionnaire de transport en droit français, Mémoire Master 2 : « Entreprise et droit de l'Union Européenne », Université Paris Sud, septembre 2012 ;
- 11) **FETZE KAMDEM (I)**, La responsabilité du transporteur maritime des marchandises au niveau international, Mémoire LL.M, Université de Laval, Faculté de droit, décembre 1999 ;
- 12) **HOU (W)**, 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 CEZANNE – AIX – MARSEILLE III, Faculté de Droit et de sciences politiques, décembre 2010 ;
- 13) **NZOYEM (I)**, Les remèdes apportés par l'assurance pour protéger le transport routier des risques de perte et d'avarie, Mémoire de Master professionnel du droit des transports terrestres, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2008 ;
- 14) **OUBBO FADIMATOU (B)**, Le naufrage du navire (the shipwreck), Mémoire de Master 2 de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 2006 ;
- 15) **VIVION (A)**, Etude sur les conditions d'exercice des professions de transporteur et de commissionnaire de transport en France, Italie, Espagne, Belgique et au Royaume-Uni, Mémoire de Master 2, Université Lumière Lyon, 2, 2011 ;
- 16) **ZHI PING JI**, Transport combiné ou transport routier ? Étude des facteurs de choix entre deux systèmes de transport intérieur de fret, thèse réalisée au Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés et à la Direction de la Recherche de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer de France), soutenue à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées pour l'obtention du Doctorat nouveau régime Spécialité TRANSPORT, Juin 1994.

## TABLE DES MATIERES

Dédicaces.....	i
Remerciements.....	ii
Liste des sigles et abréviations.....	iii
Liste des tableaux.....	iv
Liste des figures.....	v
Résumé.....	vi
Abstract.....	vii
Sommaire.....	viii
<b>Introduction générale.....</b>	<b>1</b>
<b>Titre 1 : L'assurance RC à forme étendue : L'assurance RC des entreprises professionnelles du transport des marchandises.....</b>	<b>6</b>
<b>Chapitre 1 : Les fondements de l'assurance RC à forme étendue.....</b>	<b>8</b>
<b>Section 1 : Les fondements de la garantie contractuelle.....</b>	<b>8</b>
§ 1 : L'existence d'un contrat de transport de marchandises.....	8
A- La notion de transporteur de marchandises.....	8
1- La notion légale de transporteur de marchandises.....	8
a/ Les définitions légales.....	8
b/ Analyse des critères clés d'acquisition de la qualité de transporteur de marchandises.....	9
2- La notion légale de marchandises.....	9
a/ Les marchandises ordinaires.....	9
b/ Les marchandises dangereuses.....	10
B- La notion de contrat de transport de marchandises.....	10
1- La formation du contrat de transport des marchandises.....	10
2- La preuve du contrat de transport de marchandises.....	11
§ 2 : La violation d'une obligation contractuelle liée au transport de marchandises.....	12
A- La violation d'un engagement contractuel donné.....	12
1- Le cas de l'obligation de résultat.....	12

a/ Définition de l'obligation de résultat.....	13
b/ Illustrations de la violation d'une obligation de résultat.....	13
2- Le cas de l'obligation de moyens.....	13
a/ Définition de l'obligation de moyens.....	13
b/ Illustrations de la violation de l'obligation de moyens.....	13
B- La diversité des situations juridiques de violation des engagements nés d'un contrat de transport de marchandises.....	14
1- La violation par le transporteur principal.....	14
2- La violation par le transporteur sous-traitant.....	14
3- La violation par l'un ou plusieurs des transporteurs successifs.....	14
<b>Section 2 : Les fondements des activités supplémentaires assurables.....</b>	<b>15</b>
§ 1 : Le choix des activités supplémentaires assurables.....	15
A- La diversité des activités supplémentaires assurables.....	15
1- La justification et le critère de la prise en compte.....	15
2- L'énumération indicative des activités supplémentaires assurables.....	15
B- L'indication des activités non assurables.....	16
1- La justification et le critère de l'exclusion.....	16
2- L'énumération indicative des activités à exclure.....	16
§ 2 : Les implications inhérentes aux activités supplémentaires assurables.....	18
A- Les implications d'ordre juridique.....	18
1- Les implications juridiques liées aux activités des auxiliaires de transport de marchandises.....	18
2- Les implications juridiques liées aux organisateurs du transport de marchandises.....	19
B- Les implications d'ordre stratégique et managérial.....	19
1- Une adéquation avec les contraintes managériales de l'entreprise professionnelle du transport des marchandises.....	20
2- Une adéquation avec les contraintes stratégiques desdites entreprises.....	20
<b>Chapitre 2 : Le fonctionnement des garanties de l'assurance à forme étendue.....</b>	<b>20</b>
<b>Section 1 : L'articulation des garanties octroyées.....</b>	<b>21</b>
§ 1 : L'articulation des garanties liées à la RC contractuelle.....	21
A- La couverture minimale des engagements contractuels.....	21
1- Les préjudices contractuels couverts.....	21
2- Le bénéfice de la couverture de la garantie contractuelle.....	21
B- La couverture des engagements contractuels spécifiques.....	22
1- La prise en compte de la déclaration de valeur.....	22

2-	La prise en compte de la déclaration d'intérêt spécial à la livraison.....	22
3-	La garantie d'ordre d'assurance.....	23
§ 2 :	L'articulation des garanties additionnelles.....	23
A-	Le package minimal des garanties additionnelles.....	23
1-	La RC avant livraison.....	23
2-	La RC après livraison.....	23
B-	L'extension éventuelle à la responsabilité environnementale.....	24
1-	L'objet de la garantie responsabilité environnementale.....	24
2-	Les caractères de l'atteinte à l'environnement assurable.....	24
a/	Le caractère graduel.....	24
b/	Le caractère accidentel.....	25
<b>Section 2 :</b>	<b>Le domaine d'intervention des parties contractantes.....</b>	<b>25</b>
§ 1 :	Les engagements de l'assureur.....	25
A-	Le domaine d'intervention de l'assureur.....	25
1-	Les dommages garantis.....	25
a/	Les dommages matériels.....	25
b/	Les dommages corporels.....	25
c/	Les dommages immatériels.....	26
2-	Les événements garantis.....	26
a/	La détermination des événements couverts.....	26
b/	Les événements exclus de la garantie de l'assureur.....	26
3-	Les engagements pécuniaires supplémentaires de l'assureur.....	27
a/	La garantie défense-recours.....	27
i)	L'exercice des recours appartenant au preneur d'assurance.....	27
ii)	La défense civile et pénale du preneur d'assurance.....	28
b/	Le remboursement de certains frais.....	28
i)	Le remboursement des frais d'expertise et de procédure.....	28
ii)	Le remboursement sur justificatif ou autorisation des frais raisonnablement exposés.....	28
B-	L'étendue de l'intervention de l'assureur.....	28
1-	L'étendue spatio-temporelle de l'intervention de l'assureur.....	28
a/	La délimitation dans l'espace.....	28
b/	La délimitation dans le temps.....	29
2-	La limitation pécuniaire de l'intervention de l'assureur.....	29

a/ Les plafonnement de garantie.....	29
b/ Le jeu des franchises.....	29
§ 2 : les engagements du preneur d'assurance.....	30
A- Les engagements liés à la mise en place du contrat.....	30
1- La déclaration de bonne foi du risque.....	30
a/ Identification du déclarant.....	30
b/ Contenu de la déclaration.....	30
c/ Force probante de la déclaration.....	31
2- Le paiement de la prime.....	31
B- Les engagements inhérents au fonctionnement du contrat.....	31
1- La déclaration des aggravations et modifications de risque en cours de contrat.....	31
2- La collaboration en cas de survenance du sinistre.....	32
<b>Conclusion du titre 1</b> .....	33
<b>Titre 2 : l'assurance RC à forme restreinte : l'assurance RC contractuelle du transporteur de marchandises</b> .....	35
<b>Chapitre 1 : Analyse des fondements juridiques de base de la garantie de l'assureur</b> .....	36
<b>Section 1 : Examen des aspects juridiques fondamentaux du risque RC contractuel transférable à l'assureur</b> .....	36
§ 1 : L'origine juridique des dommages contractuels assurables.....	36
A- Les principales obligations incombant au transporteur de marchandises.....	37
1- L'obligation de prendre en charge les marchandises.....	37
2- La situation juridique du chargement, de l'arrimage et du déchargement dans le champ des obligations du transporteur des marchandises.....	37
3- L'obligation de déplacement et de livraison des marchandises.....	38
B- Les dommages découlant du non-respect de ses obligations par le transporteur.....	38
1- Le retard dans la livraison des marchandises.....	39
2- La perte totale ou partielle des marchandises transportées.....	39
3- Les avaries subies par les marchandises transportées.....	39
§ 2 : Les moyens de preuve en vue de la réclamation desdits dommages.....	40
A- La préservation des droits de recours contre le transporteur.....	40
1- La formulation des réserves contre le transporteur de marchandises.....	40
a/ Les modalités de formulation des réserves.....	40
b/ Efficacité et force probante des réserves.....	41
2- Les particularités des réserves en fonction du mode de transport.....	41

B-	L'intervention d'un rapport d'expertise contradictoire.....	43
1-	La sollicitation du rapport d'expertise.....	43
2-	Le caractère contradictoire du rapport d'expertise et sa force probante.....	43
<b>Section 2 :</b>	L'action en RC contre le transporteur de marchandises.....	44
§ 1 :	Les conditions préalables en vue du déroulement de l'instance en RC.....	44
A-	Le choix de l'autorité compétente pour l'action en RC contre le transporteur de marchandises.....	44
1-	La voie judiciaire : le recours au juge étatique.....	44
a/	La détermination du juge territorialement compétent.....	44
b/	La détermination du juge matériellement compétent.....	45
2-	La voie non judiciaire : le recours à l'arbitrage.....	45
a/	La définition de l'arbitrage.....	45
b/	L'arbitrabilité des différends de RC du transporteur de marchandises.....	46
B-	Les parties à l'action.....	46
1-	Le demandeur à l'action en RC.....	46
a/	Le chargeur ou l'expéditeur.....	46
b/	Le destinataire ou l'ayant droit à la marchandise.....	47
c/	Les personnes subrogées dans les actions et droits des titulaires initiaux de l'action.....	47
2-	Le défendeur à l'action en RC.....	47
a/	Le cas de l'action dirigée contre le responsable lui-même : le recours individuel.....	47
b/	Le cas de l'action exercée contre des personnes tenues solidairement.....	47
c/	Le cas de l'action impliquant le garant de la personne responsable.....	48
§ 2 :	L'étendue de la réparation du transporteur responsable.....	48
A-	Le double principe de la limitation et du plafonnement de la RC du transporteur de marchandises.....	48
1-	La consistance du principe.....	48
2-	Les applications du principe.....	48
B-	La perte du droit à la limitation et au plafonnement de la RC par le transporteur.....	49
1-	L'existence des stipulations contractuelles pertinentes.....	49
a/	La renonciation explicite : La déclaration d'intérêt spécial à la livraison et la déclaration de valeur.....	49
b/	La renonciation explicite : La renonciation aux limites de responsabilité.....	50
2-	Le recours au comportement du transporteur.....	50
a/	La faute lourde du transporteur ou de ses préposés.....	50

b/ L'hypothèse particulière du dol imputable au transporteur.....	50
§ 3 : Les moyens de paralysie de la réclamation formulée contre le transporteur de marchandises.....	51
A- La prescription de l'action en RC contre le transporteur de marchandises.....	51
B- Le recours aux causes d'exonération de la RC encourue.....	51
<b>Chapitre 2 : Les différentes Polices RC contractuelles du transporteur de marchandises.....</b>	<b>53</b>
<b>Section 1 : Les assurances RC en matière maritime, fluviale et aérienne.....</b>	<b>54</b>
§ 1 : L'assurance RC contractuelle en matière de transport maritime et fluvial.....	54
A- Le jeu des polices contractuelles en matière de transport maritime de marchandises.....	54
1- La couverture des risques RC offerte par les compagnies d'assurance.....	54
a/ Une couverture en RC apparemment acquise dans les polices corps.....	54
b/ Une couverture spécifique en RC contractuelle.....	55
2- La couverture offerte par les P & I Clubs.....	55
a/ La notion de P & I clubs.....	55
b/ La justification du recours aux P & I clubs.....	55
B- La police d'assurance RC contractuelle du transporteur fluvial de marchandises.....	56
1- Le cadre de l'assurance RC contractuelle du transporteur fluvial.....	56
2- La rareté des polices RC contractuelle de transporteur fluvial dans notre contexte.....	57
§ 2 : L'assurance RC contractuelle du transporteur aérien de marchandises.....	57
A- Une assurance légalement obligatoire.....	57
1- Les sources légales de l'obligation d'assurance du transporteur aérien.....	57
2- Les implications du caractère obligatoire de l'assurance du transporteur aérien.....	58
B- La double couverture du transporteur aérien de marchandises.....	58
<b>Section 2 : L'assurance RC contractuelle du transporteur routier de marchandises.....</b>	<b>59</b>
§ 1 : Les acquis de l'assurance RC contractuelle du transporteur routier.....	59
A- Des conditions de garantie établies en fonction de celles des Polices Facultés transportées.....	59
B- Un fonctionnement de la Police calqué sur celui des Polices Facultés transportées.....	60
§ 2 : Les innovations envisageables.....	62
A- Systématiser la mise en œuvre des clauses de prévention.....	62
1- Les mesures de prévention d'ordre matériel.....	62
2- Les mesures de prévention d'ordre organisationnel.....	62
B- Profiter des atouts du recours à l'arbitrage.....	63
a/ Les atouts du recours à l'arbitrage pour l'assureur.....	63

b/ Les techniques de soumission de litige à l'arbitrage.....	63
C- Mettre à profit des extensions de garantie.....	64
a/ L'extension aux frais spéciaux.....	64
b/ Le remboursement de la déduction illicite de fret.....	64
<b>Conclusion du titre 2.....</b>	<b>64</b>
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>66</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>I</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>V</b>

