

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I.I.A)

Organisation Internationale

B.P 1575 YAOUNDE – CAMEROUN

Tél. (237) 220.71.52 / Fax (237) 220.71.51

Courriel : iia@syfed.cm.refer.org

MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances (DESS-A)

15^e Promotion (Session 2000/2002)

LE RECOURS SUBROGATOIRE EN ASSURANCES DES FACULTES MARITIMES

Présenté par :

EKANI Ludovic Sylvain

Maîtrise en Droit public

Sous la supervision générale de :

Monsieur Bertrand VIALLE

Directeur Général de GRAS SAVOYE CAMEROUN

Sous la direction de :

Monsieur Grégoire KOUM BESSON

Directeur, Chargé de Clientèle et Chef de Département Transports

et

Monsieur Roger F. SIEWE NGANJUI

Responsable Adjoint Département Transports

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	i
DEDICACE.....	iii
REMERCIEMENTS.....	iv
BIBLIOGRAPHIE.....	v
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE :	
LE CADRE NORMATIF DE LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE EN ASSURANCES FACULTES.....	3
CHAPITRE I :	
LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME : LE CONNAISSEMENT.....	4
SECTION I :	
LA DELIVRANCE ET LE CONTENU DU CONNAISSEMENT.....	5
I- LA DELIVRANCE DU CONNAISSEMENT.....	5
II- LE CONTENU DU CONNAISSEMENT.....	5
A/- LES RESERVES.....	5
B/- LES CLAUSES CONTRACTUELLES.....	5
SECTION II :	
LES PRINCIPAUX TYPES DE CONNAISSEMENTS ET LES AUTRES TITRES DE TRANSPORT.....	6
I- LES PRINCIPAUX TYPES DE CONNAISSEMENTS.....	6
II- LES AUTRES TITRES DE TRANSPORT.....	6
CHAPITRE II :	
LE FONDEMENT DU RECOURS SUBROGATOIRE.....	8
SECTION I :	
LE CONTRAT D'ASSURANCE FACULTES MARTIMES.....	9
I- LES MODES D'ASSURANCE DONNANT LIEU AU RECOURS SUBROGATOIRE.....	9
II- LES FRAIS SUPPLEMENTAIRES GARANTIS – LA DUREE DE LA GARANTIE ET LA PRIME.....	10
SECTION II : LE SINISTRE.....	11
I- LA PHASE PREALABLE A L'INDEMNISATION.....	11
A/-PRENDRE DES MESURES CONSERVATOIRES.....	11
B/- LA CONSERVATION DES RECOURS CONTRE LES RESPONSABLES.....	11
C/- L'EXPERTISE.....	12
D/- PRESENTATION DU DOSSIER DE RECLAMATION A L'ASSUREUR.....	12
II- LE CALCUL DE L'INDEMNITE, SA DETERMINATION ET SON REGLEMENT.....	13
A/- ETUDE TECHNIQUE PREALABLE D'UN DOSSIER SINISTRE.....	13
B/- LE CALCUL DE L'INDEMNITE ET SA DETERMINATION.....	14
C/- LE REGLEMENT DE L'INDEMNITE.....	14
CHAPITRE III :	
LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE.....	16
SECTION I : LE RECOURS AMIABLE.....	17
I- LEGISLATIONS APPLICABLES.....	17
II- L'ACTION CONTRE LES TIERS RESPONSABLES.....	17
A/- LE TRANSPORTEUR.....	17
B/- LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT.....	17
C/- LE TRANSITAIRE.....	18
D/- LES ENTREPRISES DE MANUTENTION (ACCONIERS).....	18
E/- LE CONSIGNATAIRE.....	18
I- LE RECOURS ET SON SUIVI.....	19
A/- LA PRESCRIPTION.....	19
B/- LE RECOURS A-T-IL ETE PRESERVE ?.....	19
SECTION II : LE RECOURS JUDICIAIRE.....	21
I – LES QUESTIONS PRELIMINAIRES A L'ACTION EN JUSTICE.....	21
A/- LA COMPETENCE DES TRIBUNAUX.....	21
B/- LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE.....	21
II- LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DEVANT LE TRIBUNAL.....	22
1°) L'ASSIGNATION.....	22
2°) LE PLACEMENT.....	22
3°) LA COMPARUTION.....	22
4°) L'INSTRUCTION.....	22
5°) L'AUDIENCE (DEVANT LE JUGE RAPPORTEUR OU DEVANT LE TRIBUNAL).....	22
6°) LE JUGEMENT.....	23
DEUXIEME PARTIE :	
LA PROBLEMATIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE EN ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES.....	24

CHAPITRE I :	
DIAGNOSTIC DES OBSTACLES A LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS	25
SECTION I :	
LES DIFFICULTES PRATIQUES A L'EXERCICE DU RECOURS	26
I- INERTIE DES PARTIES A REAGIR DANS L'ACCOMPLISSEMENT DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES RECIPROQUES.....	26
II- LES DIFFICULTES PRATIQUES A L'EXERCICE DU RECOURS AU NIVEAU DE L'ASSUREUR.....	27
1°) L'OPPORTUNITE DE L'EXERCICE DU RECOURS PAR L'ASSUREUR.....	27
SECTION II :	
LES DIFFICULTES JURIDIQUES LIEES A LA REGULARITE DU RECOURS.....	29
I- LES CLAUSES CONTRACTUELLES ET LES DIFFICULTES D'IDENTIFICATION DES TIERS RESPONSABLES	29
A/- LES CLAUSES CONTRACTUELLES : LE CAS D'ABANDON DE RECOURS.....	29
B/- LES DIFFICULTES D'IDENTIFICATION DES TIERS RESPONSABLES DANS LA CHAINE DE TRANSPORT.....	29
II- LES DIFFICULTES DE DETERMINATION DE LA CONVENTION APPLICABLE DANS UN LITIGE EN TRANSPORT DE MARCHANDISES	30
III- LES PROBLEMES SPECIFIQUES AU RECOURS JURIDICAIRE	31
1°) LES CLAUSES ATTRIBUTIVES DE COMPETENCE FAVORISENT LES ARMATEURS ETRANGERS	31
2°) LES LENTEURS JUDICIAIRES.....	31
3°) LES DIFFICULTES SPECIFIQUES DE LA PROCEDURE DE SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE.....	31
CHAPITRE II :	
LE RECENSEMENT DES INSTRUMENTS APPLICABLES	33
SECTION I :	
DES CORRECTIFS AUX PROBLEMES LIES AU RECOURS (AMIABLE, JUDICIAIRE).....	34
I- LES ACTIONS EN DIRECTION DE L'ASSURE	34
II- LES ACTIONS EN DIRECTION DES AUTORITES PORTUAIRES	34
III- LES ACTIONS SPECIFIQUES AU NIVEAU DE L'ASSUREUR.....	35
SECTION II :	
L'APPORT DU COURTAGE INTERNATIONAL D'ASSURANCE : UNE PANACEE A L'EXERCICE DES RECOURS SUBROGATOIRES DES ASSUREURS FACULTES.....	37
I- LES MEILLEURES CONDITIONS A L'EXERCICE DES RECOURS.....	37
1/- LA QUALITE ET L'IMPORTANCE DU PORTEFEUILLE DES COURTIERIS INTERNATIONAUX	37
2/- OUTILS MODERNES DE TRAITEMENT ET SUIVI AUTOMATIQUES DES RECOURS	37
3/- LA QUALITE DES RESSOURCES HUMAINES REQUISES.....	37
4/- UN RESEAU INTERNATIONAL.....	38
II- LA CONTREPARTIE.....	38
CONCLUSION GENERALE	39

DEDICACE

☞ **A mes parents : EKANI MVOGO Louis Marie et MENDOUGA Philomène** grâce à qui j'ai eu droit à la vie.

Qu'ils trouvent dans ce travail un début de satisfaction à toutes les peines endurées pour mon éducation.

☞ Mes frères et sœurs : Cyrilles, Christiane, Josiane, Françoise, Louise et Géraldin.

☞ Solange FOUDA

☞ Monsieur et madame BELLA Claude

REMERCIEMENTS

Par le canal de ce mémoire, je témoigne la reconnaissance que je dois à tous ceux qui, de près ou de loin, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à sa réalisation.

A tout le personnel de GRAS SAVOYE CAMEROUN, notre Entreprise d'accueil et principalement à son Directeur Général Monsieur Bertrand VIALLE qui m'a offert les conditions de travail optimales.

Du fond du coeur, j'apprécie le dévouement, l'attention et la bienveillance que vous avez fait montre à mon endroit durant mon séjour à GRAS SAVOYE CAMEROUN.

Messieurs :

- Grégoire KOUM BESSON, Directeur et Chef du Département Transport qui a dirigé de main de maître ce travail ainsi que ma formation professionnelle malgré ses nombreuses sollicitations. Merci pour votre accueil et vos conseils.
- Roger François SIEWE NGANJUI, Responsable Adjoint du Département Transport qui a été au four et au moulin pour la réalisation de ce travail au même titre que ma consolidation professionnelle. Merci pour votre entière disponibilité, vos critiques constructives et surtout votre soutien sans faille même dans les moments les plus difficiles.
- Stanislas NZANGAOU, Responsable des Ressources Humaines pour vos conseils et votre encadrement.
- Robert EYIKE NKAKE, Responsable de la Branche IARD, pour son soutien moral.
- A tout le personnel du Département Transport, mon unité d'accueil : Mesdames MANGA N. Salomé, ZOBO NANGA Angèle, TIMBA MOUKOKO Yvonne, MOUDOUROU N. Cécile, MANDONE NELLE Sophie, NOUCHOKGWE Thérèse Marie, YAMDJEU Eléonore (stagiaire) ; Monsieur DONFACK Fabien. *Merci de m'avoir donné l'occasion de "toucher du doigt" les réalités de l'entreprise.*
- A l'A.E.I.I.A* sous-section de Douala pour tout le reconfort et l'effort d'intégration au sein du mouvement.
- Mes oncles et tantes : Mesdames AWONO née EYE Bernadette, EVENGUE Gisèle Thérèse, NOMO née MANGA Marguerite, NTOUDA Charlotte, OLINGA Clotilde, EKANI Delphine, NAMA Chantal ; Messieurs NTOUDA Emmanuel, OLINGA Alphonse, EKANI Antoine, MVILONGO Paul Ephrem, NAMA Remy, NGA Charles.

Vos conseils, vos efforts, votre soutien ainsi que votre affection sont pour moi la clef de mon succès.

- Mes amis : BOYANG TSANG J.C à Yaoundé, ETOL Philippe à Douala, BAYIHA Moïse, EKANI Christian *pour votre aide matérielle et morale.*
- A tous les MCC (Meilleurs Copains de la Capitale).

* Association des Anciens Etudiants de l'Institut International des Assurances

INTRODUCTION

Toutes marchandises transportées par voie maritime, quelles que soient la nature et la qualité de l'emballage utilisé, sont exposées à des risques nombreux et lourds de conséquences. L'assurance des facultés maritimes a pour rôle d'apporter aux industriels, commerçants et plus généralement aux chargeurs, une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent les marchandises transportées et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs activités que les capitaux engagés sont considérables. Lorsque survient le sinistre et bien que les assureurs remboursent à leurs assurés les pertes garanties par la police d'assurance, il existe aussi un droit de recours à l'encontre d'autres personnes (étrangères au contrat d'assurance) qui peuvent être tenues de responsables des dommages. Dans les assurances maritimes, ce tiers est d'habitude le transporteur ou tout autre dépositaire.

Si l'assuré obtient une indemnité du transporteur, puis réussit à se faire rembourser la totalité des dommages par l'assureur, il se trouverait dans une position bien meilleure qu'avant le sinistre. Mais en tant que contrat d'indemnité, le but de la police d'assurance est de compenser l'assuré d'une perte véritablement subie. Par conséquent, au lieu de présenter une réclamation au transporteur, puis à l'assureur pour le remboursement de la perte, ce qui éviterait toute possibilité de double indemnité, l'assuré réclame à son assureur le montant total du remboursement auquel il a droit et après avoir été remboursé, il transférera à l'assureur ses propres droits envers celui qui est responsable du dommage sur la base du contrat de transport (connaissance). Telle semble être à notre avis la façon de cerner le recours subrogatoire. Mais, cet exercice du recours n'est pas facile. En fait, les assureurs du marché rencontrent des écueils pour faire valoir leurs droits au recours. Ces écueils sont d'ordres pratiques et exacerbés par le fait que le transport de marchandises par mer est régi par plusieurs conventions internationales (4 conventions)¹.

Le Cameroun, socle de notre étude, est lié par deux de ces conventions, notamment la convention de Bruxelles de 1924 et la convention de Hambourg de 1978 entrée en vigueur en 1992. Or, certains pays partenaires du Cameroun dans les échanges internationaux ne l'ont pas encore ratifiée (Hambourg) et lorsqu'on connaît le nombre impressionnant de navires battant pavillon de ces Etats qui accostent dans nos ports, on peut tout aussi imaginer les difficultés qu'aura l'assureur transport à exercer efficacement le recours en invoquant cette convention.

Nonobstant ces situations, l'assureur transport doit promouvoir les actions et initiatives tendant à encourager les recours auprès des tiers responsables (puisque le recours est d'un intérêt considérable tant pour l'assureur que pour l'assuré ainsi que le marché d'assurance transport en général) :

- Pour l'assureur, lorsque les recours sont efficacement exercés et qu'ils se réalisent, ces encaissements contribuent à l'amélioration des résultats techniques.

¹ - Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature (Bruxelles, 25 août 1924) ;

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968 et le protocole de modification du 21 décembre 1979.

- Pour l'assuré, les produits des recours subrogatoires viennent en diminution de la masse de sinistre à appliquer dans le calcul du ratio S/P⁽²⁾ : moins ce ratio est élevé, plus l'assuré peut bénéficier des mesures d'ajustement des conditions d'assurance (baisse des taux de primes, baisse du niveau des franchises ou de la participation aux bénéfices lorsqu'elle est prévue au contrat).
- Pour le marché et le pays enfin : les recours rappellent aux transporteurs et autres intervenants qu'ils ont l'obligation de veiller sur la propriété d'autrui qui leur a été confiée en les persuadant d'être plus soigneux. Dans ce cas, personne ne présenterait de recours, ce qui contribuerait à la diminution du taux global des sinistres.

En ce qui concerne le pays, les paiements qu'ils effectuent en terme de règlement des recours se traduisent par un achat de devises du pays et jouent favorablement sur la balance des paiements.

Une telle recherche n'étant pas aisée eu égard à la brièveté du temps qui nous a été imparti pour cette importante étude. nous avons dû limiter notre domaine de recherche à l'activité recours du Département Transport de notre entreprise d'accueil en stage professionnel : GRAS SAVOYE CAMEROUN, premier courtier du marché en général, partenaire incontesté de toutes les compagnies d'assurances pratiquant la branche transport⁽³⁾ dont elle bénéficie d'importantes délégations et mandats de gestion entre autres par rapport à l'exercice des recours facultés.

A cet effet, notre démarche a consisté à étudier l'ensemble des dossiers sinistres maritimes de la période 1995 - 1999 pour faire ressortir quelques cas pratiques ayant fait l'objet de recours afin de mettre en évidence les complexités de cet exercice et de mesurer leur impact sur les encaissements.

Pour ce faire, l'étude du recours subrogatoire en assurance facultés maritimes sera articulée en deux parties :

- La première partie traitant du cadre normatif de la mise en œuvre du recours subrogatoire.
- La deuxième partie traitera de la problématique du recours subrogatoire proprement dite.

⁽²⁾ Le ratio S/P (ou burning cost) rapporte par exercice de référence la masse des sinistres nette des recours encaissés au cumul des primes nettes encaissées.

⁽³⁾ Titre 2, de la nomenclature édictée par le code CIMA, l'art 278

PREMIERE PARTIE :

LE CADRE NORMATIF DE LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE EN ASSURANCES FACULTES.

Cette partie comprend trois chapitres et abordera tour à tour :

- Le connaissance (Chapitre I) ;
- Le fondement du recours subrogatoire (Chapitre II) ;
- La mise en œuvre du recours subrogatoire (Chapitre III).

CHAPITRE I :

LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME : LE CONNAISSEMENT

Le recours subrogatoire de l'assureur faculté est exercé sur la base d'une convention entre le transporteur et le chargeur : cet accord en transport maritime se matérialise par le connaissement ou tout autre document de transport.

Selon l'article 1 alinéa 7 de la convention de Hambourg, le terme connaissement désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

Il convient d'étudier d'une part la délivrance et le contenu du connaissement (Section I) et d'autres parts les principaux types de contrats de transport (Section II).

SECTION I :

LA DELIVRANCE ET LE CONTENU DU CONNAISSEMENT

I- LA DELIVRANCE DU CONNAISSEMENT

A la prise en charge de la marchandise, le transporteur ou son représentant est tenu sur la demande du chargeur de lui délivrer un connaissement. Le connaissement est délivré au plus tard dans les 24 heures après le chargement du navire.

En cas de retard dans la délivrance du connaissement, le transporteur pourra être tenu de réparer le préjudice causé au chargeur sur le fondement du droit commun ; « mais la sanction de ce retard ne peut être ni la nullité du contrat de transport, ni celle du connaissement puisqu'il s'agit d'un contrat consensuel »⁽⁴⁾.

II- LE CONTENU DU CONNAISSEMENT

Les règles de Hambourg⁽⁵⁾ énumèrent les indications et renseignements relatifs à l'identification de la marchandise, les informations sur le transporteur et les réceptionnaires... mais nous abordons les réserves (A) et les clauses contractuelles (B) qui ont une force probante dans le contrat de transport et expriment réellement les volontés des parties.

A/- LES RESERVES

Lorsque le transporteur reçoit la marchandise et qu'il a des doutes ou ne peut vérifier les informations du chargeur, il doit faire des réserves au connaissement et préciser les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôles suffisants. En fait le transporteur répond à l'égard des ayants droits des mentions portées sur le connaissement. Si celui-ci ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention du mauvais état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

B/- LES CLAUSES CONTRACTUELLES

Les mentions portées sur le connaissement sont opposables au chargeur, au destinataire ou au tiers réclamant (assureur subrogé).

Il arrive que, les assureurs renoncent à travers les conditions particulières des contrats à opposer à l'assuré les clauses restrictives des connaissements sur la portée de la responsabilité du transporteur maritime par rapport aux avaries. En pareilles situations et en cas d'indemnisation, l'assureur subrogé ne peut voir son recours prospérer. Le transporteur maritime, étranger au contrat d'assurance, oppose la clause du connaissement.

⁽⁴⁾ LAMY Transport tome 1 - 1986 n° 5410 Page 803

⁽⁵⁾ Les règles de Hambourg article 15

SECTION II :

LES PRINCIPAUX TYPES DE CONNAISSEMENTS ET LES AUTRES TITRES DE TRANSPORT

I- LES PRINCIPAUX TYPES DE CONNAISSEMENTS

Le connaissance peut être :

- *A personne dénommée (ou nominatif)* lorsqu'il mentionne le nom ou l'adresse du réceptionnaire ; il peut alors être cédé si « le cessionnaire n'est saisi à l'égard des tiers que par la signification du transport faite au débiteur, le cessionnaire peut être également saisi par l'acceptation du transport faite par le débiteur dans un acte authentique »⁽⁶⁾. La mention « à ordre », imprimé sur les formulaires de connaissance doit être rayée ; cette rature sera paraphée par le chargeur et la mention apparente « non négociable » apposée⁽⁷⁾.
- *A ordre (soit à l'ordre du chargeur, soit à l'ordre du réceptionnaire)* : dans ce cas, il est transmissible par simple endossement. Lorsque des connaissances comportent la mention « à ordre », mais n'indiquent aucun nom de bénéficiaire, ils doivent être considérés comme étant « au porteur ».
- *Au porteur* c'est-à-dire *sans indication de destinataire*, la transmission s'effectuant alors par simple tradition. Cette mention doit être portée à l'emplacement réservé à l'indication du destinataire.

Toutefois, en dehors de ces types de connaissance cités ci-dessus, il existe d'autres types de connaissances qui sont apparus et cadrent avec l'évolution actuelle du domaine maritime. Il en est par exemple du connaissance électronique mis au point dans les années 1970 par les compagnies de navigation d'un système de transmission informatisé « totalement paperless »⁽⁸⁾, c'est-à-dire sans aucun document permettant de prendre livraison de la marchandise sans avoir à présenter le connaissance.

Cependant, l'inconvénient du connaissance électronique est qu'il ne peut pas être utilisé en cas de crédit documentaire ou pour une vente de marchandise en cours de transport.

II- LES AUTRES TITRES DE TRANSPORT

Il existe dans la pratique une très grande variété de documents de transport à côté du connaissance. La validité de ces titres de transport est reconnue, elle correspond à l'évolution des techniques documentaires en mettant sur pied toutes les catégories de documents. Cette adaptation est d'autant plus facile que c'est l'accord des parties et non le document qui est la base du contrat.

⁽⁶⁾ Code civil article 1690

⁽⁷⁾ LAMY Transport – 1986 n° 5410 Page 803

⁽⁸⁾ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, précis dalloz 12 ed. , 1997 Page 309

On peut citer :

- la lettre de transport maritime ou « sewabill »
- l'arrêté de fret ou booking note
- le delivery order
- les notes ou avis d'expédition

L'étude du connaissement ne nous intéresse qu'en tant que preuve du contrat de transport pour la mise en cause du transporteur dans le cadre du recours subrogatoire de l'assureur, en plus, comme preuve de la réception des marchandises par le transporteur et, enfin, comme titre permettant au destinataire d'en prendre livraison à destination.

CHAPITRE II :

LE FONDEMENT DU RECOURS SUBROGATOIRE

Le recours subrogatoire ne peut s'effectuer que dans le cadre de l'exécution des obligations réciproques de l'assuré et de l'assureur : la souscription d'un contrat d'assurance par l'assuré (Section I) et la mise en jeu de la garantie en cas de sinistre (Section II).

SECTION I :

LE CONTRAT D'ASSURANCE FACULTES MARTIMES

Le contrat d'assurance maritime matérialise le lien juridique entre le chargeur ou propriétaire de marchandises (assuré) et l'assureur, en vertu duquel ce dernier, moyennant une prime, s'engage à indemniser l'assuré à raison des seuls dommages et pertes matérielles subis par la marchandise en cours de transport.

I- LES MODES D'ASSURANCE DONNANT LIEU AU RECOURS SUBROGATOIRE

L'assuré a le choix entre deux modes d'assurance en fonction de ses besoins caractérisés par les risques contre lesquels il souhaite prémunir sa marchandise au cours du transport :

- La « tous risques » (garanties étendues)
- « FAP sauf » (garantie restrictive)

- **La « tous risques »**

Sont garantis tous dommages et pertes subis par les marchandises ainsi que les pertes de poids et de quantité, quelles qu'en soient les causes.

Seules devront être rapportées par l'assuré les preuves du dommage et sa quantification⁽⁹⁾.

- **La « FAP sauf »**

Cette garantie est plus restrictive que la garantie tous risques. Sont garantis tous dommages et pertes subis par les marchandises ainsi que les pertes de poids et de quantité lorsqu'ils ont pour cause des événements limitativement énumérés au contrat⁽¹⁰⁾.

Devront être rapportées les preuves :

- du dommage et sa quantification ;
- que le sinistre a pour origine un événement couvert (lien de causalité).

Cette dernière obligation a pour conséquence un renversement de la charge de la preuve puisqu'il appartient à l'assuré de prouver que l'événement fait bien partie de ceux assurés par la police.

⁽⁹⁾ Voir conditions générales tous risques en annexe 1

⁽¹⁰⁾ Voir conditions générales FAP sauf en annexe 2

II- LES FRAIS SUPPLEMENTAIRES GARANTIS – LA DUREE DE LA GARANTIE ET LA PRIME

Dans les deux types de garanties seront remboursés les frais suivants :

- préservation des marchandises et limitation des dommages,
- frais et honoraires d'expert,
- l'avarie frais et avarie commune.

• TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

Quant à la durée de la garantie, elle est acquise depuis la prise en charge des marchandises par le premier transporteur jusqu'à la livraison au destinataire final : sachant que les garanties cessent 60 jours depuis le déchargement du navire. Dans tous les cas, la livraison des marchandises assurées au destinataire final met fin à la garantie de l'assureur.

- LA PRIME D'ASSURANCE

La prime est déterminée à partir d'une valeur d'assurance à convenir avant le début des risques ; elle peut être constituée par le prix de vente ou de revient des marchandises majoré ou non de frais (fret, prime d'assurance).

Il est possible d'assurer :

- en valeur de remplacement,
- le profit espéré (jusqu'à 20%),
- selon les cours à destination.

La prime sera assise sur la valeur d'assurance :

- par taux au voyage et grille de tarification,
- tarification au chiffre d'affaires,
- prime forfaitaire...

En définitive, le contrat prouve l'échange des consentements des parties et contient l'énumération des conditions d'assurance et des objets assurés.

SECTION II : LE SINISTRE

Le sinistre en transport maritime est l'événement malheureux redouté dans le contrat et qui appelle la garantie de l'assureur. Dans le cadre de notre étude, nous nous limiterons aux avaries particulières qui sont des dommages ou pertes affectant la marchandise elle-même en cours de transport ou de manutention par suite d'événements majeurs frappant à la fois le moyen de transport et son déchargement, ou d'accident caractérisé, de vol, piratage...

L'étude du sinistre maritime passe d'abord par la phase préalable à l'indemnisation (paragraphe I) ensuite par le règlement de l'indemnité (paragraphe II).

I- LA PHASE PREALABLE A L'INDEMNISATION

En dehors de la déclaration du sinistre à l'assureur, la police facultés impose à l'assuré, ses représentants et à tous bénéficiaires de l'assurance des obligations essentielles. Ces préalables sont nécessaires pour le recours éventuel de l'assureur (objet de notre sujet).

A/-PRENDRE DES MESURES CONSERVATOIRES

La police française d'assurance maritime sur facultés impose des obligations à la charge de l'assuré ou du réceptionnaire⁽¹¹⁾. Ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de parvenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée. Le destinataire de la marchandise et le transitaire sont particulièrement visés. Ils doivent se comporter comme si l'assurance n'existait pas, de même que toute personne ayant intérêt à la conservation de la marchandise, en prenant toutes les mesures utiles pour réduire les conséquences d'un dommage déjà existant ou pour en prévenir la réalisation.

B/- LA CONSERVATION DES RECOURS CONTRE LES RESPONSABLES⁽¹²⁾

La conservation des recours est une condition du contrat : l'assureur l'attend de l'assuré et, dans la pratique, ce sera au réceptionnaire de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder son droit de poursuivre les responsables. C'est d'ailleurs dans l'intérêt de l'assuré car les sommes ainsi récupérées influencent la fixation des taux de primes appliqués à celui-ci. Il n'est pas demandé à l'assuré de suivre le recours, son rôle est d'envoyer des réserves au tiers responsable de façon que l'assureur puisse effectuer valablement, le moment venu, les poursuites (objet de notre sujet).

⁽¹¹⁾ Article 15 des conditions générales de la police française FAP sauf et tous risques

⁽¹²⁾ Article 16 des conditions générales de la police française FAP sauf et tous risques

Si l'obligation de conserver le recours est absolue, la charge matérielle qui en résulte est réduite. En cours de transport, c'est aux mandataires successifs qu'il revient de penser, en cas d'avarie apparente à se prémunir contre un recours éventuel ; leur diligence contribuant à situer les responsabilités.

En cas de dommage non apparent, les réserves doivent être envoyées par lettre recommandée au transporteur dans les 3 jours de la livraison.

En cas de retard, la convention de Hambourg impose que les réserves soient faites dans les 60 jours suivant la mise à disposition des marchandises.

C/- L'EXPERTISE

Cette formalité est imposée par l'article 17 de la police⁽¹³⁾. L'assuré doit requérir le commissaire aux avaries. Il doit en outre, une fois connus la date, l'heure et l'endroit où seront constatées les avaries, faire convoquer à l'expertise le transporteur ou les responsables des dommages.

Les constatations effectuées par l'expert des assureurs ont entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire dont le but est de déterminer la nature, la cause, l'origine et l'importance des dommages et des pertes. Elles ne sont pas opposables aux parties qui n'y ont pas participé. Si une partie n'est pas d'accord avec les conclusions de l'expert, elle peut demander dans les 15 jours une contre expertise amiable ou judiciaire.

D/- PRESENTATION DU DOSSIER DE RECLAMATION A L'ASSUREUR

Le réclamant doit présenter sa demande d'indemnisation auprès de l'entreprise par laquelle l'assurance a été souscrite, dans notre cas GRAS SAVOYE, dans les meilleurs délais en raison des conventions passées avec les compagnies d'assurances.

Les pièces à fournir à l'appui de la réclamation :

1. L'original du certificat d'assurance : seul le porteur de l'original du certificat d'assurance peut prétendre à être indemnisé.
2. Facture d'origine de la marchandise : permet la vérification de la valeur d'assurance et le calcul de l'indemnité.
3. La liste de colisage : permet de retrouver les références, ainsi que les prix des marchandises endommagées ou manquantes.
4. L'original du titre de transport indispensable à deux niveaux :
 - a) Il matérialise effectivement le transport et donne des indications sur les destinations, les poids et bien sûr les conditions générales de transport⁽¹⁴⁾ ;

⁽¹³⁾ Article 17, police Française, Garantie FAP sauf

⁽¹⁴⁾ Voir le connaissance

- b) Il permettra après indemnisation de présenter notre dossier de réclamation au transporteur, seul l'original du connaissement maritime est accepté par les compagnies maritimes lors des réclamations (base de notre sujet).

5. Le procès verbal de constat

Le P.V de constat délivré par le transporteur ou bon de livraison ou autres titres de transport émargés par le réceptionnaire.

Suivant les usages dans les ports, différentes sortes de documents peuvent être établis à la réception. L'important étant de posséder un document mettant en cause le transporteur et décrivant aussi exactement que possible l'avarie ou le manquant.

6. Copie de la lettre de réserve adressée au transporteur

L'original de ce courrier aura été adressé au transporteur ou à son représentant local et ceci dans les délais les plus rapides. Ce courrier reprendra précisément le détail des désordres constatés.

7. Le rapport d'expertise

Comme lui fait obligation l'article 17 des conditions générales de la police, le destinataire doit requérir l'intervention du commissaire d'avarie dans les trois jours de la cessation de la garantie. Ce rapport aura pour but de dresser bien évidemment l'état exact des avaries et/ou manquants mais également toutes sortes de renseignements : emballage adapté ou non, expertise contradictoire, date d'arrivée du chargement, de saisie de l'expert.

8. La réclamation chiffrée ou demande d'indemnité

II- LE CALCUL DE L'INDEMNITE, SA DETERMINATION ET SON REGLEMENT

A/- ETUDE TECHNIQUE PREALABLE D'UN DOSSIER SINISTRE

Cette étude concerne les garanties, les exclusions et les mesures conservatoires.

1. Les garanties acquises

I l s'agit des risques couverts en « tous risques » et ceux couverts en « FAP sauf »⁽¹⁵⁾

2. Les risques exclus⁽¹⁶⁾

3. Le respect des mesures conservatoires

La non-observation des formalités de l'article 18 des conditions générales entraîne la sanction éventuellement, il y a déduction du produit du recours.

⁽¹⁵⁾ Supra "le contrat".

⁽¹⁶⁾ Voir le contrat

B/- LE CALCUL DE L'INDEMNITE ET SA DETERMINATION

La valeur assurée doit systématiquement être justifiée en cas de sinistre.

La principale caractéristique du contrat d'assurance « facultés » est d'être régi par le principe indemnitaire. C'est-à-dire que le contrat a pour but d'indemniser l'assuré du montant du préjudice qu'il a subi du fait et à concurrence de toute la valeur de son bien.

L'assuré est replacé pécuniairement dans la situation dans laquelle il se trouvait s'il n'y avait pas sinistre. Il ne doit pas réaliser un gain ou un profit du fait de la survenance d'un dommage, ce qui n'exclut pas la garantie du profit espéré si ce dernier a été assuré.

La valeur d'assurance doit correspondre au maximum au prix que le vendeur en aurait obtenu à destination en vertu du prix obtenu au contrat de vente. Elle doit donc dans l'idéal être équivalente à la valeur réelle de la démarche (afin d'être indemnisée, en cas de sinistres, à hauteur du préjudice réellement subi) prouvée par la production de factures.

Ce sera donc :

- La valeur stipulée au contrat de vente si l'assuré est le vendeur ;
- le prix de revient des marchandises à destination ;
- la valeur à destination à la date d'arrivée ;
- la valeur de remplacement pour les biens manufacturés.

Compte tenu du principe indemnitaire, il est possible :

- de réévaluer la valeur de la marchandise assurée pendant la période d'exécution de la police ;
- d'assurer les droits de douanes (facultatif) ;
- prendre une couverture en devises étrangères.

C/- LE REGLEMENT DE L'INDEMNITE

L'assureur paye l'indemnité au porteur de la déclaration ou de l'avenant d'assurance 30 jours au plus tard après la remise complète des pièces justificatives et la production de l'original du titre d'assurance. Si le paiement n'intervient pas dans ce délai, le bénéficiaire pourra réclamer les intérêts moratoires au taux légal à partir du jour où l'assureur a été mis en demeure.

L'assureur détermine la perte à partir de la facture commerciale qui se calcule ainsi :

$$\text{Indemnité} = \frac{\text{Valeur assurée} \times \text{perte}}{\text{Valeur facture commerciale}}$$

En suivant les dispositions du contrat, l'assureur règle définitivement le sinistre.

L'indemnisation est répartie entre les co-assureurs lorsque la police est gérée en coassurance.

Elle est faite par l'apériteur, le montant principal du règlement ainsi que les frais d'honoraires d'expert sont supportés par les co-assureurs au prorata de leur quote part, l'apériteur reçoit des autres co-assureurs un paiement des droits de dispache pour amortir les charges de gestion des dossiers sinistres exposés par l'apériteur.

Ainsi, chaque co-assureur se limite au titre de sa dette à concurrence de sa quote part mais il pourra être amené, du fait du paiement des honoraires d'expertise à payer un montant supérieur à la valeur assurée.

Il faut souligner au passage que l'assureur pendant qu'il a marqué l'accord de règlement de l'indemnité, envoie à l'assuré deux actes de subrogation que ce dernier devra renvoyer dûment signés au moment où il reçoit le chèque de règlement. L'assureur muni du dossier de réclamation peut désormais entamer le recours.

CHAPITRE III :

LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE

La subrogation est une institution de droit permettant à l'assureur qui a indemnisé l'assuré de se retourner contre d'éventuels tiers responsables dans la limite des sommes qu'il a versées. L'assureur pourra récupérer tout ou partie de l'indemnité qu'il a déboursée. Ce recours est amiable (Section I). Lorsque la prescription court au détriment de l'assureur et qu'il ne soit pas satisfait des propositions de règlement à l'amiable, il peut être judiciaire (Section II).

SECTION I : LE RECOURS AMIABLE

I- LEGISLATIONS APPLICABLES

Les textes applicables sont les conventions internationales sur le transport des marchandises par voie de mer. Il s'agit de :

- la convention de Bruxelles du 25 août 1924 ;
- son protocole modificatif du 23 février 1968 (règle de Visby) ;
- le protocole additionnel du 21 décembre 1979 ;
- la convention des nations par mer (règles de Hambourg) de 1978. Cette convention a été ratifiée par le Cameroun et entrée en vigueur dans notre arsenal juridique.

Cependant, plusieurs acteurs interviennent dans la chaîne de transport ; leur responsabilité sera engagée sur la base du droit commun.

II- L'ACTION CONTRE LES TIERS RESPONSABLES

A qui adresser le dossier de réclamation ? Le transport maritime interpelle plusieurs intervenants qui peuvent être tenus de responsables des avaries ou manquants au rang desquels : le transporteur, le commissionnaire de transport, le transitaire, les entreprises de manutention, le consignataire.

A/- LE TRANSPORTEUR

Le transporteur comprend le propriétaire du navire ou son affréteur partie à un contrat de transport avec un chargeur⁽¹⁷⁾. Le transporteur est de plein droit tenu de responsable de toutes pertes ou avaries constatées à la livraison. Il doit établir pour se libérer l'existence d'une cause d'exonération⁽¹⁸⁾.

B/- LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Le commissionnaire est un intermédiaire, ce qui le distingue du transporteur. C'est un organisateur, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport et conclut en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. Le commissionnaire de transport a un devoir de conseil à l'égard de son client et traite avec lui le transport de bout en bout.

En ce qui concerne sa responsabilité, le commissionnaire est tenu d'une obligation de résultat envers son client. Sa responsabilité a une base identique à celle du transporteur. Dans le cadre de cette obligation de résultat, le commissionnaire assume une double responsabilité : de son fait personnel et du fait de ses substitués.

⁽¹⁷⁾ Article 1 des règles de Hambourg

⁽¹⁸⁾ Les règles de Hambourg, article 5 (al. 5, 6, 7)

C/- LE TRANSITAIRE

La mission essentielle du transitaire consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts. Dans le cadre strict des instructions reçues, il assure la liaison entre deux modes de transport en conformité avec les instructions reçues. Il n'est juridiquement pas un voiturier ni un commissionnaire de transport. En fait, le transitaire est un simple mandataire et à ce titre, est soumis aux règles du droit du mandant. Il n'a donc de lien contractuel qu'avec celui qui a requis ses services ; il organise la manutention, l'entreposage et la réexpédition.

La responsabilité du transitaire n'est engagée que s'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de ses services⁽¹⁹⁾ (ici le recours subrogatoire n'est possible que lorsqu'il a commis une faute dans l'exercice de ses fonctions).

D/- LES ENTREPRISES DE MANUTENTION (ACCONIERS)

L'entreprise de manutention est celle qui effectue un certain nombre d'opérations matérielles de manipulation des marchandises. Son rôle consiste principalement à effectuer des opérations de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou entrepôt. L'entreprise de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services (le navire ou le chargeur).

En cas d'avarie, sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services : l'assureur subrogé agira sur la base de la faute personnelle de l'acconier. Ce dernier peut s'exonérer par tous les moyens de droit commun.

E/- LE CONSIGNATAIRE

On distingue :

- le consignataire du navire et / ou du transporteur.

C'est un salarié mandataire de l'armateur qui ne prend aucun engagement personnel, mais traite au nom et pour le compte de l'armement. En revanche, il répond de ses actes personnels.

- Le consignataire de la cargaison qui est un mandataire salarié des ayants droits à la marchandise.

Tous ces intervenants, en cas de mise en cause de l'un d'eux dans le cadre de leur fonction, peuvent être appelés à réparer le dommage causé par le mécanisme du recours subrogatoire en assurance facultés.

⁽¹⁹⁾ Site internet [http : //www.cesam.fr](http://www.cesam.fr)

I- LE RECOURS ET SON SUIVI

A/- LA PRESCRIPTION

Selon la convention de Hambourg, toute action relative au transport de marchandise par mer est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

L'assureur subrogé devra agir pendant cette période à moins qu'il ne bénéficie d'un report de prescription.

1°) Point de départ du délai de prescription

Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées à partir du dernier jour où elles auraient dû être. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

2°) Cas de report de prescription ou d'interruption de la prescription

- le report de prescription demandé par l'assureur au transporteur ;
- interruption par une citation en justice ;
- l'assignation en référé.

B/- LE RECOURS A-T-IL ETE PRESERVE ?

La constatation des dommages par le commissaire aux avaries ainsi que les réserves prises à la réception de la marchandise permettent de situer les responsabilités des uns et des autres⁽²⁰⁾. C'est l'application des formalités des articles 15 et 16 des conditions générales.

1°) L'établissement de la facture de réclamation

La facture de réclamation est un document sur lequel est porté le décompte des pertes. Dans le cas où le recours porte à la fois sur les manquants partiels et des colis non débarqués, l'on établit deux factures de réclamations distinctes pour chacun des deux cas. Après l'établissement de la facture de réclamation, l'assureur l'adresse au présumé responsable et suit le recours.

2°) L'instruction du recours

Il consiste en un échange de correspondance, des négociations, des positions, des présumés responsables à l'égard des réclamations de l'assureur subrogé sur le montant de règlement à l'amiable.

⁽²⁰⁾ Etudiées plus haut.

3°) L'indemnisation des dommages : application des limitations de responsabilité

Base de responsabilité	Type de responsabilité	Limite de responsabilité
Convention de Bruxelles de 1924/1968	Faute présumée	823,97 DTS par colis/2 DTS par kg
Convention de Hambourg	Faute présumée	835 DTS par colis/2,5 DTS par kg

Dans le cas des colis non débarqués, le tiers responsable doit payer à l'assureur l'intégralité du montant de la facture de réclamation soit les 100 % de la valeur CAF des manquants.

Dans le cas des manquants partiels, l'assureur reçoit pour son recours un montant d'indemnité en fonction de la qualité de l'emballage et de la qualité physique du produit.

Le recours amiable peut prospérer ou non. Dans ce cas l'assureur engage la procédure judiciaire.

SECTION II : LE RECOURS JUDICIAIRE

Le recours judiciaire intervient lorsque les parties n'ont pu s'entendre sur le montant du règlement amiable, les montants réclamés sont relativement importants par rapport aux frais exposés, la prescription court à l'encontre de l'assureur subrogé et le présumé responsable n'accepte pas un report d'échéance.

Les questions préliminaires à l'action judiciaire et le déroulement de la procédure devant le tribunal seront abordés.

I – LES QUESTIONS PRELIMINAIRES A L'ACTION EN JUSTICE

A/- LA COMPETENCE DES TRIBUNAUX

Elle comprend la compétence d'attribution et géographique.

1°) La compétence d'attribution

Le contrat d'assurance maritime sur faculté a une nature juridique civile, par conséquent les tribunaux de commerce peuvent avoir à connaître des litiges liés au contrat d'assurance. En principe, c'est la nature juridique du contrat par rapport à la personne attaquée qui détermine le tribunal. Au Cameroun, la compétence sera généralement celle du Tribunal de première instance si le montant de la demande est inférieur à 5 millions de FCFA. Lorsque la demande excède ce montant, la compétence revient au Tribunal de grande instance.

2°) La compétence territoriale

En principe, les dispositions de la procédure prévoient que le tribunal compétent sera celui du domicile du défendeur. Le droit des assurances déroge à ce principe en désignant le Tribunal du domicile de l'assuré (qu'il soit le défendeur ou le demandeur). Mais les règles de Hambourg ont apporté une diversité de choix entre les tribunaux ainsi le demandeur aura le choix entre les tribunaux :

- De l'établissement principal du défendeur (ou de sa résidence habituelle) ;
- Du lieu de conclusion du contrat (à condition que le défendeur y soit établi) ;
- Du port de chargement ou de déchargement ;
- De tout autre lieu désigné par le contrat.

L'assureur subrogé agissant au lieu et place de l'assuré ne pourra saisir que le tribunal qui lui est favorable.

B/- LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE

Contre qui agir ? Il s'agit de recourir contre les intervenants cités plus haut pour autant qu'on a (voir action contre les tiers) :

1- La qualité à agir

Par le mécanisme de la subrogation, l'assureur indemnise l'assuré et acquiert la qualité pour agir.

2- Intérêt à agir

Le recours de l'assureur permet d'amortir les coûts des sinistres payés afin d'améliorer les résultats techniques de la branche transport.

II- LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DEVANT LE TRIBUNAL

1°) L'ASSIGNATION

Elle est rédigée par l'avocat du demandeur qui expose les faits, l'objet du litige et présente ses demandes dans le dispositif. Cette assignation est envoyée à l'huissier qui en vérifie les termes et procède à sa notification. La signification est effectuée par l'huissier soit à la partie elle-même, soit à une personne habilitée à recevoir les actes d'huissier, soit au parquet.

Le second original de l'assignation est retourné par l'huissier à l'avocat, celui-ci envoie le second original à son mandataire d'audience qui va se charger du placement et du suivi des audiences de procédure.

2°) LE PLACEMENT

Le placement est effectué par le mandataire qui va procéder au greffe, à l'inscription de l'assignation huit jours minimums avant la date de comparution mentionnée à l'acte.

3°) LA COMPARUTION

En principe, la copie de l'assignation qui a été signifiée à la partie défenderesse est adressée par celle-ci à son avocat qui va l'envoyer en original ou en copie à son mandataire. La première comparution du défendeur est effectuée par ce mandataire qui procède par voie d'une déclaration d'audience à partir de cette première comparution. Le tribunal est saisi du litige.

4°) L'INSTRUCTION

La procédure est orale devant le tribunal. Il reste que les parties, leurs avocats et le Tribunal veillent au respect de la contradiction, ce qui suppose en pratique qu'il y ait l'échange des pièces et des conclusions. Il peut y avoir des renvois successifs pour communication réciproque des pièces et des conclusions : renvoie du rôle, sortie du rôle.

5°) L'AUDIENCE (DEVANT LE JUGE RAPPORTEUR OU DEVANT LE TRIBUNAL)

La plaidoirie des avocats, discussions avec le juge ou le Tribunal (en général chaque avocat dispose au maximum d'une dizaine de minutes pour s'expliquer), le juge peut après les

débats prononcer « la clôture » ou renvoyer à l'un des rôles ou bien réclamer l'envoi de note en délibéré.

Il reste possible, lors de cette audience, des plaidoiries, de remettre au juge rapporteur ou au tribunal des conclusions et des pièces à conditions qu'elles aient été préalablement transmises dans un délai raisonnable à l'adversaire.

Une fois la « clôture » prononcée, le tribunal délibère et rend ensuite son jugement (au vu du rapport du juge rapporteur).

6°) LE JUGEMENT

C'est le prononcé en audience publique, ensuite l'obtention d'une copie puis de « la grosse ».

- signification à partie (par « acte d'huissier)
- exécution (amiable ou forcée)
- recours (contredit, appel ou autre)

Le cadre réglementaire tracé pour la mise en œuvre du recours subrogatoire de l'assureur facultés aurait été parfait s'il n'était pas entaché de difficultés. Cependant, dans la pratique ce recours connaît d'énormes problèmes qu'il faut résoudre afin de permettre à l'assureur d'amortir ses coûts de sinistres.

DEUXIEME PARTIE :

LA PROBLEMATIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS SUBROGATOIRE EN ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES

Cette 2^e partie comporte 2 chapitres :

- Le diagnostic des obstacles à la mise en œuvre du recours
- Le recensement des instruments applicables.

CHAPITRE I :

DIAGNOSTIC DES OBSTACLES A LA MISE EN ŒUVRE DU RECOURS

Les compagnies d'assurances du marché éprouvent des difficultés pour exercer leur recours. Pendant notre stage professionnel effectué au sein du Département Transport de GRAS SAVOYE CAMEROUN et à l'appui de l'étude des dossiers sinistres et recours de la période 1995/1999, nous allons éplucher ces obstacles qui sont d'ordre pratiques (Section I) et juridiques (Section II).

SECTION I :

LES DIFFICULTES PRATIQUES A L'EXERCICE DU RECOURS

Le recours subrogatoire de l'assureur est déterminé par les préalables sans lesquels toute action contre les tiers responsables est illusoire.

I- INERTIE DES PARTIES A REAGIR DANS L'ACCOMPLISSEMENT DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES RECIPROQUES

En cas de sinistre, l'assuré doit prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver le recours contre les tiers responsables. Cependant, à l'observation des dossiers sinistres que nous avons étudiés, nous relevons que les assurés sont lents à préserver leurs droits de recours. Ils sont également imprécis, inexacts dans la description de la perte ou de l'avarie dans les réserves. Il y a aussi la difficulté à requérir au plus vite le commissaire aux avaries afin de procéder à l'expertise contradictoire qui détermine avec exactitude le tiers responsable et facilite le recours.

La transmission tardive des documents en vue de procéder à l'indemnisation empêche la diligence du recours et fait courir les délais de prescription. Cela s'explique par plusieurs situations :

- Du point de vue de l'assuré :

Il a des difficultés à obtenir des documents dont il a besoin auprès des dépositaires. Ceux-ci refusent de coopérer à délivrer le formulaire ou la lettre pour des raisons qui leur sont propres. L'exemple de ces obstacles se voit dans le cas des manquants. Lorsqu'une partie d'un chargement n'a pas été livrée, l'armateur attend souvent six mois ou plus avant de fournir sa confirmation du certificat provisoire des manquants. Ces retards causent des problèmes aux chargeurs pour faciliter le règlement du sinistre auprès de l'assureur. Par conséquent, empêchent l'initiation du recours.

- Du point de vue de l'assureur :

L'assureur est reproché de retarder le règlement du sinistre pour des raisons évidentes que nous venons d'évoquer : l'assureur a besoin d'une preuve documentaire du sinistre et doit savoir quand et où il a lieu pour pouvoir exercer le recours contre les tiers responsables. On comprend qu'il hésite à rembourser l'assuré avant d'avoir reçu les preuves et les renseignements nécessaires. Tout retard dû à l'attente des documents empêche l'indemnisation du sinistre et plus tard la prospérité du recours subrogatoire.

- L'attitude des armateurs face aux réclamations :

Les armateurs et les dépositaires réagissent de la même façon, c'est-à-dire avec prudence à toute demande d'indemnisation présentée par les propriétaires de marchandises avant d'admettre leur responsabilité. Ils doivent s'assurer que l'avarie a eu lieu alors que les

marchandises étaient en leur possession, qu'ils sont responsables de l'avarie et que le montant réclamé est correct. Si les marchandises ne sont pas livrées, ils doivent d'abord vérifier si elles sont vraiment perdues ou si elles sont encore en leur possession ou peuvent être même encore à bord du navire au moment où ce dernier quitte le port où les marchandises auraient dû être déchargées.

- La non-représentation des armateurs au plan local a des répercussions sur l'exercice du recours subrogatoire de l'assureur. Certains armateurs sont irréguliers, ce qui fait qu'ils disparaissent après un seul voyage, d'autres quittent le port avant que les avaries ne soient connues rendant également difficile l'obtention des certificats de manquant et les constats contradictoires des avaries.

- Le délai des formalités portuaires :

Les tracasseries au niveau du port peuvent aussi retarder le moment où le destinataire prend livraison de sa marchandise et jouer aussi sur la mise en œuvre du recours. Pour s'en convaincre les formalités relatives au retrait des marchandises et les procédures au niveau du guichet unique du port autonome de Douala s'effectuent pendant une semaine. Durant ce temps, l'armateur, responsable des avaries aurait déjà quitté le port rendant le recours illusoire.

II- LES DIFFICULTES PRATIQUES A L'EXERCICE DU RECOURS AU NIVEAU DE L'ASSUREUR

L'étude des dossiers sinistres que nous avons effectués au département transport de GRAS SAVOYE nous a permis de nous rendre compte de la complexité des mécanismes qui gouvernent l'exercice du recours subrogatoire.

A cet effet, l'on a constaté que tout dossier sinistre complet ne donne pas automatiquement droit au recours pour l'assureur.

1°) L'OPPORTUNITE DE L'EXERCICE DU RECOURS PAR L'ASSUREUR

Chaque compagnie adopte une stratégie de recours et fixe les modalités et les montants de réclamation donnant lieu au recours puisque l'assureur devra tout d'abord comparer l'avantage d'exercer son droit au recours aux frais et à l'effort que cet exercice exigera.

Dans le cas de GRAS SAVOYE CAMEROUN (Courtier d'assurances agissant par mandat pour le compte des compagnies), les dossiers de réclamation dont les montants sont supérieurs à la somme de 50.000 FCFA situant les responsabilités des tiers responsables donnent systématiquement lieu au recours.

Le tableau en annexe reprenant les cas de dossiers recours de 1995 à 1999 (faute d'avoir une statistique étoffée, le courtier n'étant pas assureur) illustre ces complexités du recours. Il soulève les commentaires ci-après :

- Le paramètre temps :

Le recours nécessite beaucoup de temps et de concentration. Dans le cas du dossier 98 058/ST, le recours a été initié en 1998 après un report d'échéance auprès du P&I Club⁽²¹⁾ de l'armateur. Ce recours a abouti 2 ans après nécessitant des frais de gestion importants (téléphone, déplacement, photocopies) ajouté à cela une bonne mobilisation du personnel.

- Le taux d'encaissement :

Les recours encaissés sont presque insignifiants par rapport au montant de la réclamation et aux frais exposés. Pour une réclamation évaluée à la somme de 5.517.701 dans le cadre du dossier 980 669/ST, l'on a encaissé 838.500 FCFA soit un taux de recouvrement de l'ordre de 15%. Ce qui conforte l'opinion selon laquelle les assureurs du marché s'attendent à obtenir 33 % au maximum du montant de leur règlement de sinistre par le biais des recours encaissés.

Les armateurs proposent des limitations de responsabilité en dessous du seuil réglementaire⁽²²⁾. La situation est préoccupante pour les compagnies de navigation dont la solvabilité est incertaine ; les dossiers 95 081/ST et 990 305/ST n'ont pu aboutir suite à la faillite du transporteur (CAMSHIP).

Dans d'autres dossiers, nous relevons que selon que la réclamation est adressée au transporteur ou aux dépositaires, ceux-ci opposent les cas d'exonérations énumérés dans les conventions internationales⁽²³⁾.

- L'inefficacité de certaines compagnies dans le suivi du recours :

Nous avons remarqué que certains dossiers auraient donné lieu à recours, mais seulement ces dossiers concernent ceux pour lesquels les compagnies en relation avec Gras SAVOYE ont opté d'exercer les recours pour leur propre compte. S'il est évident que dans ce domaine Gras SAVOYE dispose d'une grande expérience, l'on relève un net contraste du côté de nos partenaires qui n'ont accordé aucune importance au suivi de ces dossiers.

En effet, dans le cadre de notre passage auprès de ces compagnies à la quête d'informations pour notre étude, nous avons relevé qu'elles ne disposent pas d'une structure autonome en charge des questions d'assurance maritime et transport encore moins d'un personnel affecté à cet effet (dans une compagnie 3 personnes seulement s'occupent des questions du transport).

A notre avis le défaut du suivi de ces dossiers est dû à la méconnaissance des procédures et parfois aux connaissances limitées des rédacteurs sinistres compte tenu de la complexité du commerce maritime. Or, ces compagnies paient des montants de sinistres importants qui auraient dû être compensés en partie par le produit du recours. Le défaut de suivi fait perdre d'importantes sommes, ce qui nécessite des réflexions.

⁽²¹⁾ Protection and Indemnity Club

⁽²²⁾ Voir limitation des responsabilités des règles de Hambourg

⁽²³⁾ Art 5 alinéa 2 des règles de Hambourg et art 4, convention de Bruxelles

SECTION II :

LES DIFFICULTES JURIDIQUES LIEES A LA REGULARITE DU RECOURS

La mise en œuvre du recours est parfois entachée des difficultés d'ordre juridiques qu'il convient de soulever. Parmi ceux-ci nous nous limitons aux clauses contractuelles et l'identification des tiers responsables (paragraphe I) aux conflits de convention (paragraphe II) et aux problèmes spécifiques au recours judiciaire (paragraphe III)

I- LES CLAUSES CONTRACTUELLES ET LES DIFFICULTES D'IDENTIFICATION DES TIERS RESPONSABLES

A/- LES CLAUSES CONTRACTUELLES : LE CAS D'ABANDON DE RECOURS

Beaucoup de dossiers étudiés témoignent du fait que les assureurs acceptent de renoncer à recours contre les sociétés envers lesquelles les assurés ont contractuellement renoncé à recours. Ces clauses sont opposables à l'assureur et empêchent de prime à bord l'initiation du recours. Nous estimons que de telles clauses favorisent plutôt les tiers responsables au détriment de l'assureur.

B/- LES DIFFICULTES D'IDENTIFICATION DES TIERS RESPONSABLES DANS LA CHAINE DE TRANSPORT

Plusieurs acteurs interviennent dans la chaîne de transport maritime. En cas d'avarie la mise en cause de chacun de ces acteurs est réglée par les régimes juridiques spécifiques.

Dans leurs rapports de contrat d'avaries, les commissaires aux avaries, faute de précisions, définissent de manière assez large le champ des responsabilités. Nous avons relevé dans les dossiers sinistres les phrases telles que :

- « Dommages survenus au cours de la chaîne de transport. »
- « Vol avant, au cours ou après le transport maritime. »

Ces formes de stipulations n'apportent aucune précision sur le responsable des avaries parmi les nombreux intervenants de la chaîne de transport.

En pareille situation, l'usage est chez GRAS SAVOYE de tenter un recours amiable auprès de tous les intervenants. Lorsque ceux-ci rejettent les responsabilités des uns sur les autres et à l'approche des dates d'extinction de l'action en recours, la règle est d'assigner l'ensemble de ces intervenants dans l'espoir que devant le juge et en présence des différents documents permettant de rétablir la chaîne des réserves, l'un au moins des intervenants pourra clairement être établi comme responsable des avaries.

Il en résulte pour celui qui exerce le recours subrogatoire des délais d'attente relativement longs, des frais de recours très importants et parfois, l'échec de l'action elle-même par dilution totale des responsabilités dans la chaîne de transport.

L'assureur subrogé qui exerce son recours doit parfaitement maîtriser le régime juridique applicable.

Certaines de ces difficultés sont mises en exergue par les dossiers 970 334/ST et 980 669/ST concernant la détermination des responsabilités des transporteurs en raison des dommages aux marchandises en cas de transbordement. Dans ces deux dossiers l'assureur a eu des difficultés à mettre en cause les deux armateurs, ceux-ci refusant de reconnaître leur responsabilité, ce qui rend le recours nul.

II- LES DIFFICULTES DE DETERMINATION DE LA CONVENTION APPLICABLE DANS UN LITIGE EN TRANSPORT DE MARCHNADISES

L'autre problème auquel font face les assureurs en cas de recours contre les tiers responsables est celui de la détermination de la convention applicable. Puisque le droit international du transport de marchandises par mer est régi par quatre conventions⁽²³⁾. Ces textes internationaux ont vocations de s'appliquer au transport de marchandises par mer et présentent toutes les particularités et des enjeux importants. Ce qui fait que les parties à tout litige concernant un transport de marchandises par mer auront intérêt à voir un de ces textes plutôt qu'un autre s'appliquer au transport qui les oppose.

Dans le cadre du marché camerounais, nous aborderons ces enjeux au regard des deux conventions par lesquelles nous sommes liés (convention de Bruxelles de 1924 et les règles de Hambourg de 1978).

La prescription de l'action contre le transporteur, les conditions de la déclaration de valeur, la situation du tiers porteur du connaissement, les exonérations peuvent être à l'origine des enjeux de la convention applicable (conflit de convention). En toute vraisemblance, ce sera dans la majorité des cas le montant de la limitation de l'indemnisation due par le transporteur qui sera à l'origine de la demande de l'application des règles de Hambourg au détriment de la convention de 1924.

En fait, les enjeux principaux de l'application des règles de Hambourg restent le régime de responsabilité du transporteur ainsi que le plafonnement du montant de la réparation due par le transporteur qui est augmenté par cette convention d'environ 25 % par rapport à celle de Bruxelles et atteint 835 DTS par colis ou unité et 2,5 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises.

Afin de mieux cerner ces enjeux, dans un transport au départ de la France (liée par la convention de 1924 et modifiée par le protocole de 1979) et à destination du Cameroun, où le connaissement a été émis (lié par la convention de 1924 et les règles de Hambourg) est potentiellement soumis à trois conventions internationales. En effet, la convention de 1924 s'applique (connaissement émis au Cameroun : article 10) au même titre que la convention de 1924 modifiée par le protocole de 1979, lieu de départ article 10-b et les règles de Hambourg (port de déchargement : article 2-b).

⁽²³⁾ Citées plus haut

Cependant, il n'est pas possible qu'un état applique deux conventions internationales différentes sur le même domaine au même transport. Ainsi, le juge camerounais ne peut calculer une indemnité sur la base de deux conventions qui fixent les règles différentes. En effet, il faut déterminer parmi les deux conventions ratifiées laquelle s'applique au litige. Ces problèmes d'interprétation entraînent nécessairement des conflits de conventions et illustrent bien la difficulté qu'aura l'assureur subrogé à exercer correctement son recours, si en face on lui oppose une convention qui n'est plus en vigueur dans son état. Il vaut mieux préconiser l'aspect négociation.

III- LES PROBLEMES SPECIFIQUES AU RECOURS JURIDICIAIRE

Il s'agit des clauses attributives de compétence (1), des lenteurs judiciaires (2), de la procédure de saisie conservatoire du navire (3).

1°) LES CLAUSES ATTRIBUTIVES DE COMPETENCE FAVORISENT LES ARMATEURS ETRANGERS

Certaines clauses contenues dans le connaissement prévoient généralement que c'est au port de débarquement ou au siège social de la compagnie de navigation que l'assuré doit assigner le transporteur. Le problème ne se pose pas s'agissant de l'assignation au port de débarquement, mais plutôt en ce qui concerne l'assignation au siège social de la compagnie de navigation. Lorsqu'on connaît que certains armateurs possèdent leur siège social à l'étranger, et que sur le plan local ils n'ont pas de représentant (P&I club) d'où la difficulté d'assignation à l'étranger et par conséquent empêche l'initiation du recours.

2°) LES LENTEURS JUDICIAIRES

Lorsque le tribunal est saisi de l'affaire (en facultés maritimes), il s'écoule parfois un long moment avant que le tribunal ne l'enrôle à cause des multiples renvois entraînant les lenteurs aux conséquences financières énormes. Le manque de spécialisation et des connaissances du commerce maritime est parfois un obstacle supplémentaire.

3°) LES DIFFICULTES SPECIFIQUES DE LA PROCEDURE DE SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE

Cette procédure délicate est fondamentale pour l'assureur désireux de préserver son recours. Lorsqu'un armateur n'est pas représenté localement et que, dans l'exercice de leurs recours subrogatoires, des assureurs ont contre lui une action en suspens, il est d'usage de s'informer sur le prochain passage de l'un des navires de cet armateur au port le plus proche.

Le juge requis, même en référé, est fondé à ordonner la saisie conservatoire du navire jusqu'à réparation du préjudice.

Dans la pratique, cette procédure n'est pas facile à mettre en œuvre. Le juge saisi demande à s'assurer que le navire est effectivement à quai. A la faveur des lenteurs administratives et /ou d'un « aléa moral » le capitaine du navire a souvent le temps d'être

informé de la menace de saisie pour ordonner la levée d'ancre bien avant l'arrivée des autorités chargés de saisies.

CHAPITRE II :

LE RECENSEMENT DES INSTRUMENTS APPLICABLES

La résolution des problèmes pratiques et juridiques à la mise en œuvre du recours subrogatoire de l'assureur ne peut être envisagée qu'en fonction des impératifs propres à chaque compagnie d'assurances exerçant la branche maritime et transport mais aussi de manière multidirectionnelle.

SECTION I :

DES CORRECTIFS AUX PROBLEMES LIES AU RECOURS (AMIABLE, JUDICIAIRE)

Elles sont multidirectionnelles :

I- LES ACTIONS EN DIRECTION DE L'ASSURE

Le recours de l'assureur ne peut aboutir que si l'assuré a pris toutes les mesures nécessaires pour préserver les droits de l'assureur. A cet effet, il y a une nécessité de conserver tous les recours contre les transporteurs et autres responsables.

Avant de prendre livraison des marchandises indiquer sur le reçu de livraison des réserves précises avec les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux.

- Confirmer sans délai ces réserves par lettre au responsable ;
- Faire intervenir, dans les plus brefs délais le commissaire d'avaries. Convoquer à l'expertise par télex, téléfax ou lettre recommandée le transporteur et tout autre tiers responsable. En cas de refus de leur part de s'y faire représenter, provoquer une expertise judiciaire si les dommages sont importants.

Si le dossier complet ne peut pas être remis aux assureurs au plus tard un mois avant l'échéance de la prescription du contrat de transport, demander au transporteur un report amiable de la prescription ou interrompre celle-ci par acte extra judiciaire signifié au transporteur.

II- LES ACTIONS EN DIRECTION DES AUTORITES PORTUAIRES

Nous avons identifié les difficultés qu'ont les assureurs à mener à bien leurs recours. Nous estimons que cette situation pourrait être améliorée s'il y avait une détermination de la part des autorités portuaires à faciliter les procédures relatives au retrait des marchandises. Pour cela, les assurés, les assureurs, les autorités portuaires et douanières devront concevoir ensemble des procédures tendant à faciliter les mouvements des marchandises au niveau du port. Pour être efficaces, ces actions doivent être menées par les autorités gouvernementales de tutelle.

Nous devons tout de même souligner que sur ce plan, le Cameroun a un pas d'avance grâce à la mise en place depuis 2 ans d'un guichet unique (GUCE, Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur) au port autonome de Douala qui a pour objectif de faciliter ces formalités en ramenant les délais de mise à disposition des marchandises à l'arrivée à 24 heures.

Les actions en direction des armateurs et dépositaires :

Les trafics sur les lignes régulières posent moins de problèmes que d'autres. Cependant, sur ces lignes régulières, rares sont les armateurs qui sont connus pour leur bonne volonté à assurer leurs obligations dans le recours.

Néanmoins, avec la grande majorité des armateurs, il est possible de parvenir à des améliorations en attirant l'attention sur les domaines qui suscitent une inquiétude particulière. Cela doit être accompagné d'une volonté clairement marquée de poursuivre vigoureusement les recours. Les assureurs doivent tendre vers une systématisation de la saisie des navires en cas de sinistre (cargaison importante). Cette démarche aura le double avantage de mieux protéger les créanciers maritimes d'une part et d'autres parts, permettre aux assureurs d'entamer la transaction en position de force.

En ce qui concerne les dépositaires, l'on préconise de poursuivre toutes les actions en recours contre les dépositaires qui ont de mauvaises statistiques et finalement, imposer aux assurés de ne pas utiliser ces intermédiaires.

III- LES ACTIONS SPECIFIQUES AU NIVEAU DE L'ASSUREUR

Chaque compagnie devrait gérer le recours avec beaucoup de détermination pour amortir les coûts de sinistre. La compagnie élabore, adopte et met en place une stratégie de recours. Pour cela, il faut gérer le recours avec beaucoup de rigueur pour obtenir le taux de recouvrement le plus élevé possible sans y consacrer trop de temps ou de dépenses. Cela signifie qu'il faut se concentrer sur les recours les plus importants, sur les moins difficiles et sur ceux qui ont une meilleure documentation, c'est-à-dire les dossiers complets dont on est certain de la réalisation. Cela implique aussi une rationalisation (il faut avoir un échancier pour veiller aux prescriptions) et une normalisation des modalités de poursuites de tous les cas pour éliminer les risques de rater un recouvrement dès le début. Mais cela signifie également qu'il ne vaudra pas la peine de trop insister sur certains cas pour lesquels l'expérience pratique acquise par les assureurs indique que les chances de réussite sont minces. Nous faisons référence aux avaries survenues aux facultés à l'intérieur d'un conteneur plombé à l'origine. Il en vaut aussi pour les casses de verreries où les armateurs opposent un refus face à la réclamation.

La gestion des recours de faibles réclamations :

L'assureur ne doit pas non plus négliger les recouvrements de montants modestes. Ils représentent en effet une grande partie du total à recouvrer et les transporteurs y opposent parfois moins de résistance en raison de leur faible importance.

A ce propos, il ne faut toutefois pas oublier que l'assureur ne peut pas justifier son engagement et ses efforts pour la poursuite de petites sommes.

Cependant, des moyens existent pour freiner la hausse des coûts tout en permettant aux assureurs de consacrer suffisamment d'attention au recouvrement de faible montant par l'effet des grands nombres qui peuvent influencer positivement le résultat. L'assureur peut choisir un ou deux recouvrements modestes qu'on réclamera à un transporteur en y associant plusieurs autres cas qui seront inclus dans la négociation.

- Les actions en cas de recours judiciaire

La mise en œuvre du recours judiciaire est assez fastidieuse au vu des mécanismes évoqués précédemment. Nous suggérons d'être assez sélectif dans le choix des affaires à porter devant les tribunaux surtout lorsque les montants de réclamation sont importants. A cet effet, la

rédaction des conclusions ainsi que les directives à suivre par l'avocat se feront sous la direction de l'assureur compte tenu de ses connaissances en maritime.

- La résolution des conflits des conventions

Le commerce maritime est régi par plusieurs conventions. Le Cameroun a ratifié les règles de Hambourg qui sont désormais en vigueur. Les assureurs, en cas de litiges, ne devraient pas tergiverser quant à la convention applicable. L'objectif étant de bénéficier des limitations de responsabilités revalorisées par cette convention.

SECTION II :

L'APPORT DU COURTAGE INTERNATIONAL D'ASSURANCE : UNE PANACEE A L'EXERCICE DES RECOURS SUBROGATOIRES DES ASSUREURS FACULTES

Les développements précédents ont mis en exergue les difficultés des assureurs facultés à faire prospérer leurs recours subrogatoires amiables ou judiciaires. Le grand courtage international des assurances réunit presque toutes les conditions requises pour exercer de manière efficiente les actions de recours pour le compte des assureurs facultés tout en rentabilisant pour compte propre cette activité suivant les conditions de rémunération en vigueur (Droits de recours).

I- LES MEILLEURES CONDITIONS A L'EXERCICE DES RECOURS

Ces conditions se trouvent dans l'importance et la qualité du portefeuille des grands courtiers, la modernité des outils de travail en leur sein, la qualité de l'organisation de leur activité transports les ressources disponibles ainsi que l'importance de leurs réseaux à l'international.

1/- LA QUALITE ET L'IMPORTANCE DU PORTEFEUILLE DES COURTIERS INTERNATIONAUX

Les courtiers internationaux d'assurance gèrent entre autre les risques des responsabilités de la plupart des représentants locaux des grandes compagnies de transports maritimes ainsi que des grands commissionnaires des transports. Lorsque le suivi des recours subrogatoires des assureurs facultés leur est confié, il y a de fortes chances que la gestion de ces recours et des risques de responsabilité de l'armateur se concentrent dans les mêmes mains, ramenant l'instruction de la réclamation à une simple consolidation de dossiers.

2/- OUTILS MODERNES DE TRAITEMENT ET SUIVI AUTOMATIQUES DES RECOURS

L'une des difficultés de gestion des recours est le suivi des échéances critiques. Le courtage a des moyens de se doter d'outils modernes de contrôle des délais de prescription. Nous avons particulièrement admiré chez GRAS SAVOYE CAMEROUN la présence de "Organizer", un logiciel de gestion qui rappelle les échéances critiques.

3/- LA QUALITE DES RESSOURCES HUMAINES REQUISES

Les grands courtiers ont un personnel et une organisation spécialisés au sein de leurs branches transports en raison du volume d'activités. Les taux d'exercice et de réalisation des recours ne peuvent en être meilleurs.

4/- UN RESEAU INTERNATIONAL

Nous avons relevé plus haut le problème de compétence territoriale et d'absence de représentation de certains armateurs dans le pays de destination des marchandises. Grâce à leurs réseaux, les grands courtiers sont à même de suivre les responsables présumés des avaries là où ils sont représentés ou implantés.

II- LA CONTREPARTIE

En présentant les meilleures conditions à l'exercice des recours subrogatoires des assureurs facultés, le grand courtier d'assurance mandaté à cet effet rémunère son activité par les droits de recours tels que prévus par le barème de l'A.S.A.C⁽²⁴⁾. Ces droits sont (corps et facultés) dont le principe est "No cure no pay" :

- 15 % du montant encaissé jusqu'à FCFA 1.500.000 (un million cinq cent mille)
- 10 % sur la tranche du recours encaissé comprise entre 1.500.001 à 4.000.000
- 5 % sur la tranche au dessus d 4.000.001 de FCFA.

De tout ce qui précède, il conviendrait que les assureurs facultés du marché confient au courtage d'assurances l'exercice de leurs recours subrogatoires, même lorsque ces actions ne dérivent pas des affaires souscrites par leurs intermédiaires. Seuls les critères décrits ci-dessus doivent guider le choix du ou des courtier(s) performant(s).

Leur rémunération serait alors basée sur le principe anglo-saxon "No cure, no pay", autrement dit, la rémunération sera fonction du résultat.

Toutefois, les assureurs restent maîtres de la conduite du recours, généralement amiable, rarement judiciaire.

⁽²⁴⁾ A.S.A.C : Association des sociétés d'assurances du CAMEROUN

CONCLUSION GENERALE

Les sociétés d'assurances sont des entreprises particulières qui se caractérisent par l'inversion du cycle de production et surtout le décalage parfois important entre la survenance du sinistre et son règlement effectif.

Pour cela, leur gestion obéit aux normes particulières ; l'idéal recherché étant de réaliser comme n'importe quelle entreprise de bons résultats techniques. A cet effet, aucun axe de rentabilité ne doit être négligé. Dans le cadre de notre étude, le recours subrogatoire en assurance facultés, la branche maritime et transports se caractérise par une forte propension à la sinistralité. L'objectif est donc de savoir comment compenser les frais de sinistres importants exposés par l'assureur afin d'équilibrer ses résultats. Les recours sont une alternative pour les compagnies malgré les difficultés que nous avons exposées au cours de nos développements.

Nous devons rappeler que toute branche d'assurances rencontre de temps en temps de sérieuses difficultés et que du point de vue des personnes qui y travaillent, il y a toujours un moyen de les surmonter.

En conséquence, l'existence de ces problèmes dans l'exercice du recours ne doit pas être considérée comme un frein mais plutôt comme une série d'objectifs, de défis que l'assureur se fixe et qu'il faut atteindre. Il suffit d'une réelle volonté de la part des dirigeants en mettant à disposition un cadre de travail et les moyens nécessaires. Sans doute les résultats suivront.

Date Sinistre	N° Dossier	Nature des Avaries	Tiers Responsables	Montant Réclamé	Montant Proposé	Recours encaissé	%tage	Observations
06/07/99	980 669/ST	Manquant et avaries sur soya et tourteaux	Navire X	5.517.701	838.500	Recours encaissé le 12/02/00	15 %	Recours exercé concomitamment contre le transporteur et l'acconier
06/07/99	980 658/ST	Manquant et avaries	Acconier Y	4.730.223	1.250.380	Recours encaissé le 13/05/02		Partage de responsabilité entre l'assureur
08/03/97	970 334/ST	Manquant et avaries	Navire S	4.088.604	-	-	-	Opposition de responsabilité du transporteur
4/06/98	980 581/ST	Avaries sur produits alimentaires	Navire T	5.539.815	563.816	563.816 encaissé le 13/10/01	10 %	-
12/03/99	990 445/ST	Avaries et manquant produits alimentaires	Navire T	11.038.559		1.475.600	13 %	Recours exercé en compensation d'une transaction avec le P&I de l'armateur
04/07/98	980 052/ST	Avaries et manquant	Navire B	7.130.651	200.000			Encaissement à titre commercial
27/04/96	970 196/ST	Avaries et manquant	Navire A	16.451.924	11.898.076	-		Dossier en circulation forte, chance qu'il sort forclos, faillite du transporteur
3/07/97	970 334/ST	Avaries et manquant	Navire X et Acconier	3.464.500		1.600.000 866.125 encaissé le 19/04/99		Recours exercé contre le transporteur et l'acconier
02/03/95	955 081/ST	-	Navire A	4.088.644	-	-	-	Faillite de l'armateur
06/06/99	990 305/ST	Avaries et manquant	Navire A	8.121.903	-	-		Faillite de l'armateur

TABLEAU ILLUSTRATIF DES CAS DE RECOURS DE LA PERIODE 1995 /1999
Département Transport GRAS SAVOYE CAMEROUN

BIBLIOGRAPHIE

1- DROIT MARITIME ET OUVRAGE D'ASSURANCE

- René Rodière et Emmanuel du Pontavice : Droit maritime, précis, Dalloz 12^e édition 1997
- René Rodière : Droit maritime, Assurance maritime
- Jean Calais Auloy : Ventes maritimes, Dalloz 1983
- JAUFFRET(E) : L'action en responsabilité dans le transport des marchandises par mer, Paris 1986

2- ASSURANCE

- LAMY Transport, tome 2, 1986
- LAMY Transport, tome 2, version 2001
- Livret Guide de l'assurance transport, édition 1997
- BLAMOUTIERS (J.M), SALPHATIE (J.F) : La responsabilité civile des agents généraux et courtiers d'assurance.

3- MEMOIRES : DESS

- Lelioux (E) : La prescription des actions nées du contrat de transport par mer dirigées contre le transporteur maritime et aérien, Université AIX-Marseille, septembre 1999.
- HADJ Hamou (B) : La qualité de transporteur maritime, Université AIX-Marseille, 1999-2000.
- Tarin (G): Les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandises par mer, 1999-2000.
- NGANJUI SIEWE (F.R) : L'assurance maritime et transports – Développement et problèmes : cas de la CCAR – Mémoire de fin de formation du DESSA de l'I.I.A - 1996

4- CODES

- Code civil de 1804
- Code CIMA, 2^e édition

5- COURS

- Cours d'assurance maritime et transport en DESSA de Jérôme YEATMAN, 2002.
- Cours policopié de NDIUGA NDIAYE en MSTA – 2000/2002
- Sites internet : <http://www.cesam.fr>
<http://www.google.fr>

ANNEXES

Annexe 1 : Tableau illustratif des cas de recours de la période 1995-1999
Département Transports GRAS SAVOYE CAMEROUN

Annexe 2 : Conditions générales garanties « Tous risques »

Annexe 3 : Conditions générales garanties « FAP sauf »

Annexe 4 :

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, Bruxelles 25 août 1924 entré en vigueur le 02 juin 1931.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968 et le protocole de modification du 21 décembre 1979.
- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (les règles de Hambourg).

Annexe 5 : Spécimen du connaissance

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie "TOUS RISQUES"

(IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983 MODIFIÉ LE 16 FÉVRIER 1990 ET LE 22 OCTOBRE 1998)

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. -

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. -

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première coté d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. -

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

2° Pour les facultés chargées à bord de navires à passagers, de navires pétroliers, chimiques, gaziers, vraquiers ou navires de charge à grande vitesse d'un tonnage égal ou supérieur à 500 unités de jauge (G.T.), la présente assurance s'applique uniquement :

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),

b) et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. -

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 5. -

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées.

Toutefois :

1° le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatés dans les formes indiquées à l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2° les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 6. -

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affrêteurs du navire transporteur ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser

la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 7. -

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;

2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;

3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;

4° absence, insuffisance ou inadaptation :

- de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise, - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;

5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6° effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. -

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. -

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou

de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. -

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. -

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. -

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie " F.A.P. Sauf... "

(Garantie Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement majeur énuméré dans la police)
(IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983 MODIFIÉ LE 16 FÉVRIER 1990 ET LE 22 OCTOBRE 1998)

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. -

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. -

Elle s'applique aux facultés, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. -

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

2° Pour les facultés chargées à bord de navires à passagers, de navires pétroliers, chimiques, gaziers, vraquiers ou navires de charge à grande vitesse d'un tonnage égal ou supérieur à 500 unités de jauge (G.T.), la présente assurance s'applique uniquement :

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),

b) et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. -

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 5. -

1° Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;
- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

2° Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non d'installations appropriées pour ce type de transport peuvent, en outre, être garantis, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer.

ARTICLE 6. -

A - Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés à l'article 5-1° :

- les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

B - A moins que l'événement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 7, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement

à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance. L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 7. -

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines ; influence de la température ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- d) piraterie.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. -

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. -

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou

de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. -

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. -

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. -

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES
REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT
ET
PROTOCOLE DE SIGNATURE**

(BRUXELLES 25 AOUT 1924)

ENTREE EN VIGUEUR LE 2 JUIN 1931

Article premier. — Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.
- c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.
- d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Art. 2. — Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 3. — 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité ;
 - b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
 - c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.
2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.
3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :
- a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;
 - b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;
 - c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré comme ayant garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (§ 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 4. — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (§ 1er). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un « acte de Dieu » ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du

transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Art. 5. — Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6. — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 7. — Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Art. 8. — Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Art. 9. — Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or. Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Art. 10. — Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT DU 25 AOUT 1924, TELLE QU'AMENDEE PAR LE PROTOCOLE DE MODIFICATION DU 23 FEVRIER 1968 ET LE PROTOCOLE DE MODIFICATION DU 21 DECEMBRE 1979

Pour la commodité de la lecture, ont été regroupées les modifications apportées à la Convention tant par le Protocole de 1979 que par celui de 1968.

Les nouveautés introduites par le Protocole de 1968 sont signalées par la mention « ajouté en 1968 » ou « modifié en 1968 » et celles introduites par le Protocole de 1979 par la mention « remplacé en 1979 ».

Article premier. — Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.
- c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.
- d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Art. 2. — Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 3. — 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité ;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant entre autres choses :

- a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses

ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

(alinéa ajouté en 1968) Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré comme avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(paragraphe modifié en 1968) Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(article ajouté en 1968) 6 bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (§ 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 4. — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (§ 1er). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité,

le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur, ;
- c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- d) D'un « acte de Dieu » ;
- e) De faits de guerre ;
- f) Du fait d'ennemis publics ;
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- h) D'une restriction de quarantaine ;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.
- k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) D'une insuffisance d'emballage ;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. (article modifié en 1979) « a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

alinéa d) modifié en 1979. « d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

« La valeur en Droit de tirage spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

« Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de

la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

« i) En ce qui concerne la somme du 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10 000 unités monétaires.

« ii) En ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

« L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

« Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat dans la mesure du possible la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

« Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire ».

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(article ajouté en 1968) Art. 4 bis. — 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 5. — Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6. — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 7. — Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Art. 8. — Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

(article modifié en 1968) Art. 9. — La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

(article modifié en 1968) Art. 10. — Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

- a) le connaissement est émis dans un Etat Contractant ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou
- c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978

PRÉAMBULE

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION, AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer, ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit:

PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. – Définitions

Dans la présente Convention:

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.
6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.
7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.
8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. – Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque:
 - a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou

- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant, ou
- d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant, ou
- e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.
2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrètement.
4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. – Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.
2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:
- a) À partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:
 - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
 - b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:
 - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.
3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne

prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable:

i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. – Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalente à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe I du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du

- contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
- b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.
3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.
4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. – Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.
2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.
3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. – Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.
2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.
3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.
4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué,

que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées; détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Émission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. – Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

8

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;

m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;

n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement.

Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces

marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. – Connaissement: réserves et force probante

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. À l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve:

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. – Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18. – Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

1. À moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, 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.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué 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 conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. – Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription

prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. – Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) Le port de chargement ou le port de déchargement;
- d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. – Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette position à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

- a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé:
 - i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

- ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
 - iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.
- 4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
 - 5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
 - 6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

- 1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.
- 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.
- 3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.
- 4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.

Article 24. – Avaries communes

- 1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.
- 2. À l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. – Autres conventions

- 1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.
- 2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.
- 3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un

dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. – Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6.

5. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIÈME PARTIE. – CLAUSES FINALES

Article 27. – Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. – Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. – Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. – Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. – Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux États parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.
4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. – Révision et amendements

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des États contractants.
3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des États participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les États contractants pour acceptation et à tous les États signataires de la Convention pour information.
4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des États contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un État contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les États contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. – Dénonciation

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.
EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

**Consensus adopté par la Conférence des Nations Unies
sur le transport de marchandises par mer**

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

BILL OF LADING FOR PORT TO PORT SHIPMENT OR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT

SHIPPER

B/L N° : URDL0200247
402.1433/ISA



DELMAS

SERVICE ATLANTIQUE

O R I G I N A L

CONSIGNEE (NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER)

NOTIFY PARTY (CARRIER NOT TO BE RESPONSIBLE FOR FAILURE TO NOTIFY)

Precarriage by

Place of receipt (*)

Vessel

Voy
212S

Port of loading

ROUEN

CONTAINERS STATUS :

Port of discharge

Place of delivery (*)

DOUALA

CARRIER'S RECEIPT

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE

Seal Nos	Mark and Nos Containers Nos	Number of Containers Packages	Kind of Packages	Description of Goods	Gross Weight KGS	Measurement
		1				

**DECHARGEMENT PAR L'ACCONIER DU
RECEPTIONNAIRE**

FRET PAYABLE AU DEPART

**ON BOARD
On 12/08
DELMAS**

FREIGHT & CHARGES (Indicate whether PREPAID or COLLECT)

Received by the Carrier from the shipper in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, for transportation on board the ocean vessel mentioned herein or any substituted vessel or on board the feeder vessel or other means of transportation. It is further agreed that the Carrier is at liberty to stow any goods on deck without notice to the shipper. These goods will be considered as goods under-deck in regard to responsibility and limits of liability as well as general average.

Payable at

LE HAVRE

Declared Value Charges For Declared value of

In accepting this bill of lading the Merchant expressly accepts and agrees to be bound by all its stipulations, terms, conditions and exceptions INCLUDING THE TERMS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF stated herein whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, of which the Merchant is fully aware notwithstanding the non-signing of the bill of lading by the Merchant.

LAW AND JURISDICTION : Any claim or dispute against the Carrier arising under this Bill of Lading, including third party proceedings or those involving several defendants, shall be governed, for the maritime part of the carriage, either by the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading dated Brussels, the 25 th August 1924 as enacted in the country where the Bill of Lading is issued or, when the Convention is not compulsorily applicable, by the said Convention non amended and, for the non maritime part of the carriage, either by the provisions contained in any International Convention or National Law compulsorily applicable, or by the French Law applicable to the means of transport utilised and shall be determined in France by the "Tribunal de Commerce du Havre."

Number of Original B(s) L

FIVE

IN WITNESS of the contract herein contained the number of original stated opposite have been issued, each one being the same contents and date, one of which being accomplished the others to be void.

Place of issue

LE HAVRE

Date of issue

12/08/2002

FOR THE SHIPPER AND/OR

255, chemin du Croisset
B.P. 115
76020 ROUEN CEDEX

FOR THE CARRIER

(*) Applicable when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading

ERRATA:

Page 9 section 1 line subis au lieu de subi s

Page 13 paragraphe II A(1) line il s'agit au lieu de 1 l s'agit.

Page 14 C line indemnité = $\frac{\text{Valeur assurée} \times \text{perte}}{\text{Valeur facture commerciale}}$

au lieu de $\frac{\text{Valeur assurée} \times \text{perte}}{\text{Valeur commerciale}}$.