CONFERENCE INTERAFRICAINE DES MARCHES D'ASSURANCES

(CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

(IIA)

B.P. : 1575 Yaoundé - Tél. : (+237) 222 20 71 52 - Fax : (+237) 222 20 71 51

E-mail : contact@iiayaounde.com

Site web : http://www.iiayaounde.com

Yaoundé – Cameroun

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN ASSURANCE (DESS-A)

(CYCLE III, 24ème PROMOTION 2018-2020)

ROLE DE L'EXPERT MARITIME DANS LA REPARTITION DES RESPONSABILITES EN CAS D'AVARIES PARTICULIERES SUR MARCHANDISES

Présenté et soutenu par :

TEME Oumar

Etudiant DESS-A, 2ème année

Sous la direction de :

M. VINCENT Tagba

Directeur Administratif et Financier d'Atlantique Assurances Mali

Novembre 2020

DEDICACES

A

- Mes très chers Parents ***Nairé Témé*** et ***Hanata Maiga***

Autant de phrases et d'expressions aussi éloquentes soient-elles ne sauraient exprimer ma gratitude et ma reconnaissance. Vous avez su m'inculquer le sens de la responsabilité, de l'optimisme et de la confiance en soi face aux difficultés de la vie. Vos conseils ont toujours guidé mes pas vers la réussite. Votre patience sans fin, votre compréhension et encouragement sont pour moi le soutien indispensable que vous avez su m'apporter. Je vous dois ce que je suis aujourd'hui et ce que je serai demain et je ferai toujours de mon mieux pour rester votre fierté et ne jamais vous décevoir. Que Dieu le tout puissant vous préserve, vous accorde santé, bonheur, quiétude de l'esprit et vous protège de tout mal.

- Mes chers frères pour leur encouragement permanent et soutien moral ;
- Mes chères sœurs pour leur appui et leur encouragement ;
- Toute ma famille pour leur soutien tout au long de mon parcours scolaire ;
- Une pensée à l'endroit de tous les professeurs et étudiants de la 22 ^{eme} promotion du Centre Professionnel de Formation à l'Assurance de Bamako (CPFA) ;
- Sans oublier l'ensemble des étudiants du prestigieux Institut International des Assurances de Yaoundé 24 ^{eme} promotion DESS-A et 14 ^{eme} promotion MST-A.

Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant alléguées et le fruit de votre soutien infaillible,

Merci d'être toujours là pour moi.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué au succès de mon stage et qui m'ont aidé lors de la rédaction de ce mémoire.

Je voudrais dans un premier temps remercier, Madame Cissé Adam Ba, Directrice Générale de la Compagnie Atlantique Assurances Mali, pour avoir accepté de m'accueillir dans sa société et pour avoir mis à ma disposition des outils modernes et un cadre de travail agréable.

Je remercie également Monsieur Tagba Vincent, mon Directeur de stage pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

A tout le personnel de la compagnie Atlantique Assurances pour leur accueil chaleureux et leur ouverture d'esprit en mon égard.

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance au M. Urbain Philippe ADJANON, Directeur General de l'Institut International des Assurances de Yaoundé,

Je remercie également toute l'équipe pédagogique de l'Institut International des Assurances pour avoir assuré la partie théorique de la formation.

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire :

A Monsieur Jean Paul Gacon, expert maritime, qui a voulu partager ses compétences et expériences dans ce milieu.

A Monsieur Mamadou Boubacar Sissoko, ancien Directeur du Département Transport à Saham Assurance Mali, pour m'avoir accordé des entretiens et avoir répondu à mes questions sur le rôle de l'expert maritime. Elles ont été d'un grand soutien dans l'élaboration de ce mémoire.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

CIMA	**Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances**
DTS	**Droit de Tirage Spéciaux**
FAP Sauf	**Franc Avaries Particulières Sauf**
RC	**Responsabilité Civile**
RH	**Règles de Hambourg**

GLOSSAIRE DE L'ETUDE

Arrimage :

Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire.

Cales :

Endroit sous le pont où sont stockées les marchandises

Cargaison :

Ensemble de toutes les marchandises qui composent la charge principale d'un navire

Chargement :

Opération consistant à charger à bord du navire l'ensemble des marchandises prévues

Contre- Expertise :

Opération d'expertise réalisée par un autre expert suite à 'une première dont les conclusions sont contestées.

Déchargement :

Ensemble des opérations matérielles tendant à réaliser le désarrimage de la marchandise et sa mise à terre à l'arrivée à destination

Echouement :

Contact involontaire du navire sur un haut fond pendant sa navigation.

Facultés

Désigne, pour les assureurs, la marchandise en opposition au corps qui est le navire.

Fortune de mer

Expression utilisée par les assureurs pour désigner les avaries, soit au navire, soit à la marchandise survenue pendant une traversée, tempête, cyclone.

Incoterm (incoterm) :

Règlementation déterminant le point de transfert de la responsabilité des marchandises dans le cas de transactions internationales.

Ligne régulière

Service régulier entre deux zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement, avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques.

Manifeste :

Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire.

Marquage :

Utilisation de signe et croquis à caractère standard permettant d'éviter les obstacles linguistiques.

Palan :

Appareil de levage pour charger et décharger les navires.

Palanquée :

Ensemble des marchandises composant le fardeau d'un palan au chargement ou au déchargement d'un navire, et pour lequel commence ou finit juridiquement le transport maritime.

Pavillon :

Terme employé pour désigner l'insigne de la nationalité d'un navire.

Quai :

Structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Réserve :

Les observations écrites sur le titre de **transport** au moment de la livraison tendant à constater l'existence d'un dommage sur la marchandise transportée.

Responsabilité civile :

Obligation de réparer le préjudice résultant de l'inobservation d'un contrat ou de la violation du devoir général de ne causer aucun dommage à autrui.

Stevedore :

Responsable sur un port qui effectue les opérations de chargement et de déchargement.

Tierce Expertise : Expertise réalisée après une contre-expertise par un troisième expert et désigné par les deux premiers

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Quelques exemples de freinte de route pour lesquelles le transporteur demeurera en situation d'absence de faute et par conséquent non responsable 49

RESUME

L'important développement des échanges commerciaux mis en œuvre principalement par le transport maritime n'est plus à présenter.

La mer est devenue le chemin par excellence pour le déplacement des marchandises en vrac, en volume…en raison de son coût. Par assurer l'acheminement de celles-ci, les parties au contrat de vente concluent un contrat avec un transporteur maritime lequel se charge d'acheminer à bon port ces marchandises. Toutefois, le développement du trafic maritime a vu naitre d'autres professions à côté de celle traditionnelle de transporteur maritime.

Dans la chaine de transport, les marchandises supportent une accumulation de risques. Ainsi, à côte des risques de mer, on a assisté à d'autres types de risques pour les marchandises pendant les phases pré et post maritimes, laissant peser sur ces intervenants une présomption de responsabilité.

Si les dommages subis par les marchandises ne font souvent l'objet de doute, l'attribution de la charge de réparation à un ou plusieurs intervenants soulève bien des problèmes.

Ainsi pour résoudre les différends commerciaux, l'intervention des experts maritimes devient de plus en plus cruciale. Elle est à certains égards indispensables voire obligatoire.

Les conclusions de l'expert maritime (rapport d'expertise) constituent un document qui aide les juristes sur leurs délibérations. De même les chargeurs, les assureurs, les réceptionnaires et tous les autres acteurs de transport se servent pour bien prendre leur décision.

L'importance de ce sujet est réelle dans la mesure où l'expertise maritime joue un rôle substantiel dans le règlement des différends dans le transport maritime de marchandises.

ABSTRACT

The significant development of commercial exchanges implemented mainly by maritime transport is no longer to present.

The sea has become the ideal route for moving goods in bulk, in volume… because of its cost. By ensuring the delivery of these, the parties to the sales contract entered into a contract with a maritime carrier who was responsible for transporting these goods to port. However, the development of maritime traffic has seen the birth of other professions besides the traditional one of maritime carrier. In the transport chain, goods bear an accumulation of risks. Thus alongside sea risks, we have witnessed other types of risks for goods during the pre and post maritime phases, leaving these stakeholders with a presumption of responsibility.

While damage to goods is often not in doubt, assigning the repair burden to one or more parties raises many problems.

In order to resolve commercial disputes, therefore, the intervention of maritime experts is becoming increasingly crucial. It is in certain respects essential or even compulsory.

The conclusions of the maritime expert (expert report) constitute a document which helps legal experts in the deliberations. Likewise, shippers, insurers, receivers and all other transport players use each other to make their decision. The importance of this subject is real insofar as maritime expertise plays a substantial role in the settlement of disputes in maritime transport of goods.

SOMMAIRE

DEDICACES i
REMERCIEMENTS ii
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS iii
GLOSSAIRE DE L'ETUDE iv
LISTE DES TABLEAUX vi
RESUME vii
ABSTRACT viii
SOMMAIRE ix
Introduction Générale 1
TITRE I : L'expert maritime dans la phase de constatation des avaries particulières 7
Chapitre I : les parties susceptibles de commettre l'expert maritime 8
Section I : les parties au contrat de vente de marchandises 8
Section 2: l'assureur facultés 13
Section 3 : Le transporteur maritime et le commissionnaire de transport 16
Section 4 : L'entreprise de Manutention ou l'acconier 19
Chapitre II : La conduite d'une mission d'expertise maritime 22
Section 1 : La nomination de l'expert maritime 22
Section 2 : Indentification et Convocation des parties en vue d'une expertise maritime 25
Section 3 : la phase de constatation des avaries ou procédures de l'expertise. 27
Section 4: L'établissement d'un rapport d'expertise 33
TITRE II : Le rapport d'expertise maritime : un élément de poids dans la répartition des responsabilités entre les parties en cause 36
Chapitre I : Les différents cas de responsabilités révélés par l'expert maritime 37
Section 1 : Responsabilité des avaries particulières imputable à un intervenant à l'opération de transport 37
Section 2 : la responsabilité des avaries particulières incombant à plusieurs Intervenants 42
Section 3 : la limitation de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire 44
Section 4 : les cas de non responsabilité 47
Chapitre 2 : l'expertise judiciaire 52
Section 1:La procédure d'expertise judiciaire 53
Section 2 : le rapport d'expertise : une ressource pour les avocats et le juge. 55
Section 3 : la force probante du rapport d'expertise judicaire 56
Section 4: Quelques problèmes affectant la bonne qualité des rapports d'expertise et pistes de solutions d'amélioration 58
Conclusion générale: 62
Bibliographie 64
Annexes 65
Table des matières 68

Introduction Générale

Le transport maritime est le mode le plus efficace pour le déplacement des marchandises en quantité et sur de longues distances.

Il est défini par des Operations d'importations et d'exportations de marchandises entre les pays.

Ces Opérations trouvent leurs origines dans l'antiquité, mais l'essor de l'organe moderne apparait vers la fin de la 2 ^{eme} guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population, donc la consommation et le développement des techniques de production.

C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.[1]

La majorité des marchandises circulant dans le monde sont transportées par voie maritime. Les chiffres sont d'ailleurs sans équivoque. Avec un chiffre d'affaires estimé à près de 2000 milliards d'euro, le transport maritime représente plus de 90% du commerce mondial en volume. Des marchandises en conteneurs sur le pont, aux colis lourds en fond de cale, du vrac liquide ou solide, aucune catégorie de marchandise n'échappe à ce mode particulier de transport.

L'importance du transport de marchandises par mer et son caractère international a ainsi incité les Etats à adopter plusieurs Conventions Internationales, dans l'optique de sa règlementation, même s'il n'y a toujours pas une unanimité dans leur acceptation par tous les Etats, en raison de certains intérêts propres. Il s'agit de:

- La Convention de **Bruxelles** du 25 aout 1924 portant sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement et ses protocoles additionnels [2];
- La Convention **des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer** du 31 mars 1978 dite règles de Hambourg,

---

[1] Période coïncidant avec la fin de la bipolarisation et à l'éclatement du bloc soviétique dans les années 1991.
[2] Protocole du 23 février 1968 et le Protocole du 21 décembre 1979

- La Convention des **Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer** du 11 décembre 2008 (dite règles de Rotterdam).

En d'autres termes, le transport de marchandises est régi par ces trois (3) grandes conventions qui s'appliquent à tous les Etats qui les ont ratifiées.

Aussi dans le commerce international, la conclusion d'un contrat de vente[3] entraine inéluctablement la conclusion d'un second nécessaire à l'accomplissement de l'obligation de livraison du premier : c'est le contrat de transport [4].L'exécution de ce contrat de transport de marchandises par mer est décomposée en plusieurs étapes faisant de ce fait intervenir plusieurs opérateurs.

A cet effet disait M. Aboussour Abdellah : «plusieurs intervervenants participent à ce puzzle ».Il s'agit :

- D'une part, le transporteur maritime qui se charge d'effectuer le déplacement de la cargaison et qui apparait comme l'opérateur en chef,

- Et d'autre part, ceux qui interviennent lors de la phase pré et post-maritime : Ce sont des agents terrestres du transport maritime et plus précisément les auxiliaires de transport maritime. Les plus importants et d'ailleurs relevés par la plupart des codes de la marine marchande sont :
  - Le commissionnaire de transport ;
  - L'entrepreneur de manutention ou l'acconier ;
  - Le consignataire de navire et de la cargaison
  - Le transitaire……

Ceux-ci accomplissent des fonctions complémentaires et nécessaires pour l'exécution du contrat et leur intervention n'a d'égale que son immense difficulté pour les profanes (manutention, arrimage, consignation, transit, dépôt, déchargement……).

---

[3] Convention par laquelle l'un s'oblige à livrer une chose et l'autre à la payer (article 1582 al.1)

[4] 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. Article 1 er AL.6

Les auxiliaires de transport maritime, encore pour la plupart appelés «exploitants de terminaux de transport maritime» selon la terminologie utilisée par la Convention de Bruxelles de 1991 sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport maritime, sont des acteurs à part entière du processus de transport. Ce sont des personnes qui, dans l'exercice de leur fonction, prennent en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport en vue d'exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans la zone placée sous leur contrôle ou sur laquelle elles ont un droit d'accès ou d'utilisation.

Le déplacement des marchandises d'un port à un autre est une opération délicate en raison des risques qui l'entourent.

En effet, le transport maritime, comme tout autre mode de transport de marchandises comporte des risques qui sont élevés (naufrage, échouement, abordage…..).

En effet, la mer représente surement l'environnement le plus hostile que l'homme a été contraint d'exploiter pour échanger des biens dans le monde.

Les marchandises quelles qu'en soient les mesures prises pendant toute la phase d'acheminement sont exposées à des avaries, soit au cours du trajet maritime ou pendant la phase pré ou post maritime [5](en entrepôt, mise à quai, pendant le chargement et le déchargement…..).

Le droit maritime accorde à l'avarie maritime un sens beaucoup plus large.

La notion d'avarie maritime intègre non seulement les dommages matériels au navire et à sa cargaison, mais aussi et surtout certaines dépenses accidentelles engagées pendant le voyage en faveur du navire et / ou de la cargaison. En d'autres termes, ce mot implique habituellement et avant tout l'idée d'un dommage matériel subi par les objets, tels que le navire, ses dépendances, les marchandises chargées, à la suite des dangers de la navigation.

Ainsi selon les cas, les avaries maritimes peuvent se décliner en deux (2) classes :

- les **avaries communes** ;

[5] Ensemble des opérations de transport (terrestre, fluvial ou ferroviaire) préliminaire ou complémentaire au transport maritime.

- les **avaries particulières.**

Les avaries communes [6] sont celles, qui par leur nature doivent être supportées en commun par tous les intéressés au voyage, l'armateur et les propriétaires des marchandises.

Le terme exact est la contribution commune aux avaries. L'idée qui est à la base de cette notion d'avaries communes, est qu'il est juste de faire participer tous les intéressés à une expédition maritime, propriétaire du navire ou de la cargaison à certaines dépenses provoquées par la fortune de mer.

Ainsi, lorsque pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un sacrifice volontaire et inévitable (avarie-dommage[7]), ou à une dépense extraordinaire (avarie frais[8]), la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une « avarie commune ».

Le propriétaire du navire et le ou les propriétaires de la cargaison sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés.

A la lecture de ce qui précède, pour qu'il y ait avaries communes, il faut trois conditions cumulatives :

- ❖ Un acte volontaire et raisonnable du capitaine ;
- ❖ Pour éviter un danger ;
- ❖ Dans l'intérêt commun.

La notion de résultat utile ne figure pas dans ces 3 éléments, mais elle est prise en considération par les arbitres et les juges, car sans résultat utile, l'armateur aura de la peine à faire admettre la déclaration d'avarie commune.

A l'inverse des avaries communes, **les avaries particulières,** dont le propre est d'atteindre purement et simplement une seule chose parmi celles qui sont mises en risque,

---

[6] Voir Cours d'assurance maritime et transport de la 22 eme promotion du Centre de Formation Professionnelle à l'Assurance page 13 à 15.

[7] Les avaries dommages regroupent l'ensemble des dommages matériels causé par acte volontaire du capitaine au navire et ou aux marchandises dans l'intérêt commun de l'expédition.

[8] Quant aux avaries frais, elles concernent les frais intentionnellement engagés dans l'intérêt de tous

et dès-lors, de ne porter préjudice qu'à une seule personne en particulier, à savoir au propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage, doivent être supportées uniquement par ce propriétaire ; et c'est avec justesse que, pour faire ressortir ce qu'il y a d'exclusivement individuel dans le fait matériel du dommage et dans les résultats onéreux que ce fait impose au propriétaire en pareil cas, on a donné aux avaries de cette classe le nom d'avaries simples ou particulières.

De cette définition, on peut en déduire qu'il y a deux types d'avaries particulières :

- **Les avaries particulières sur navire ;**
- **Les avaries particulières sur marchandises.**

Les avaries particulières sur navire englobent l'ensemble des dommages subis par les bâtiments de mer suite à un événement de mer.

Les avaries particulières sur marchandises quant à elles, sont les dommages uniquement soufferts par le propriétaire de la marchandise. Il supporte seul les charges de réparation ou d'entretien des marchandises avariées. Il s'agit :

- Au cours du transport : de vol, casse, perte de qualité ou de quantité due au désarrimage, Souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détériorations de toutes formes résultant de l'humidité des cales, etc. ;
- Au cours des opérations de manutention : (Chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.) des casses, chutes d'objets, salissures, détérioration de l'emballage…

Il en sera ici question uniquement des avaries particulières sur marchandises qui constituent l'objet de ce mémoire.

Compte tenu de la complexité du trajet maritime et la diversité des intervenants dans la chaine de transport, les avaries particulières ainsi subies par les marchandises seront dans la plus part des cas à l'origine du contentieux sur la responsabilité de l'un des intervenants à la chaine de transport. Pour se faire, l'intervention d'un technicien indépendant appelé « **Expert Maritime** » s'avère incontournable pour situer les causes, origines, l'étendue et la nature des dommages et par la même occasion situer la responsabilité de chacun.

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale, ayant une forte expérience dans le domaine et agrées par les tribunaux, qui effectue pour le compte de particuliers les prestations de services dites expertise maritime.

Il est aussi une personne prestataire de services habilitée à faire d'une part, des examens, des constatations, des évaluations d'un navire, des équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autres part à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents techniques, commerciaux ou contractuels applicables.

L'objectif de l'expertise maritime consiste à rassembler les éléments factuels en relation avec l'expédition maritime pour apporter le moyen de preuve. Cela doit se faire en toute indépendance, impartialité et objectivité conformément à son serment.

Sa qualité de technicien ne lui confère pas la possibilité de se prononcer sur des points de droit. Ces derniers relèvent du domaine d'activité des juristes (Magistrats, Arbitres…..).

Son intervention dans la chaine de transport maritime n'est pas fortuite. Il intervient sur demande des opérateurs intervenant dans le processus de transport de marchandises par mer ainsi que d'autres parties ayant un intérêt à l'arrivée à bon port des marchandises comme l'assureur. Il est aussi sollicité par le juge en cas de désaccord entre les protagonistes suite à une expertise amiable et contradictoire.

Qu'il soit désigné sur accord des parties ou d'office par le juge, l'expert n'est ni le mandataire des parties ni le mandataire du juge. Son statut est celui d'un auxiliaire de justice occasionnel investi de la mission de procéder à des constatations ou de donner un avis d'ordre technique.

L'intervention de l'expert maritime présente alors un enjeu primordial dans la chaine de transport autant au niveau de la prévention qu'à celui de la constatation des dommages aux marchandises.

Nous bâtirons notre travail autour de deux principaux axes de réflexion :

- **L'expert maritime dans la phase de constatation des avaries particulières (Titre 1) ;**

- **Le rapport d'expertise maritime : un élément de poids dans la répartition des responsabilités entre les parties en cause (Titre 2).**

TITRE I : L'expert maritime dans la phase de constatation des avaries particulières

Il sera question dans cette partie, de dégager les différents intervenants à une opération de transport maritime de marchandises, pouvant requérir l'intervention de l'expert maritime aux fins de constatation des avaries particulières dans un premier (1er) chapitre, avant d'aborder la conduite d'une mission d'expertise , dans un second chapitre.

Chapitre I : les parties susceptibles de commettre l'expert maritime

Pour engager la responsabilité d'un intervenant ou pour se libérer de la présomption de responsabilité[9] ou responsabilité pour faute [10]pesant sur eux ou encore pour déterminer si la garantie est acquise au regard des causes, origines du sinistre et pour leur évaluation chiffrée, plusieurs parties à une opération de transport peuvent solliciter l'intervention d'un expert maritime. Il s'agit notamment :

- Des parties au contrat de vente de marchandises en **section 1 ;**
- Du transporteur maritime et du commissionnaire de transport en **section2 ;**
- De l'assureur facultés dans une **section 3 ;**
- Et enfin de l'entreprise de manutention en **section 4.**

Section I : les parties au contrat de vente de marchandises

Point de départ de toute l'opération de transport[11], le contrat de vente met en relation deux parties : le chargeur ou l'acheteur et l'expéditeur ou fournisseur.

Il sera question dans cette section de mettre un accent particulier sur les notions de chargeur et d'expéditeur de marchandises dans un premier paragraphe, avant de parler de leur intérêt respectif à saisir l'expert maritime dans un second paragraphe.

Paragraphe 1 : Les notions de chargeur et d'expéditeur de marchandises

Nous traiterons de la notion de chargeur (A) et celle de l'expéditeur **(B).**

---

[9] Présomption de responsabilité du transporteur maritime, selon la Convention de Bruxelles.

[10] Responsabilité pour faute du transporteur maritime selon la Convention de Hambourg. (Article 5)

[11] Tout contrat de vente de marchandises est suivi d'un contrat de transport nécessaire à l'accomplissement de l'obligation de livraison de l'expéditeur.

A. La notion de chargeur selon les conventions internationales sur le transport de marchandises par mer :

Selon l'article 1 er de la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer dite **Règles de Hambourg**, 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.

Véritable artisan à l'opération de transport de marchandises, c'est lui qui prend l'initiative, selon les cas[12], de faire expédier les marchandises d'un point à un autre et sollicite l'intervention de plusieurs operateurs à cette fin par le biais de divers contrats.

Le principal partenaire du chargeur dans l'opération d'achat, est l'expéditeur (fournisseur) ou le vendeur, même si dans la pratique l'expéditeur peut être diffèrent du vendeur. Ici, nous partirons pour des raisons spécifiques liées à ce mémoire que l'expéditeur est le vendeur.

B. Le concept d'expéditeur de marchandises

Il est défini par les différentes Conventions Internationales sur le transport maritime de marchandises comme : « *la personne qui s'occupe de la tâche matérielle de livrer les marchandises, objet de contrat de vente avec le chargeur, à destination selon les termes du contrat* ».

Cette livraison peut s'effectuer à des divers endroits ou lieux en fonction des termes de vente convenus entre le vendeur et son acheteur. En d'autres termes, le transfert de propriété des marchandises du fournisseur au chargeur peut s'effectuer en des lieux différents. (***Voir annexes***)

---

[12] Lorsque le transfert de propriété de l'expéditeur au chargeur, s'effectue à un endroit autre que les magasins de ce dernier, il revient au chargeur de conclure le contrat de transport en vue de l'acheminement de la marchandise.

Qu'il s'agisse du chargeur ou de l'expéditeur chacun d'eux à un intérêt particulier à saisir un expert maritime.

Paragraphe 2 : l'intérêt du chargeur et de l'expéditeur de diligenter une expertise maritime

Nous aborderons respectivement l'intérêt du chargeur en **(A)** et celui de l'expéditeur en **(B),** à saisir un expert maritime.

A- L'intérêt principal pour le chargeur de mandater un expert maritime

Qu'il soit un particulier, une entreprise privée, publique ou parapublique toute personne dénommée chargeur a intérêt à la bonne arrivée de ses marchandises eu égard aux enjeux économiques et financiers liés à l'opération.

Ainsi à la réception des marchandises, il doit s'assurer du bon état de celles-ci, tel qu'elles étaient au moment de leur prise en charge par l'opérateur.

Il n'est pas nécessaire que le chargeur s'occupe seul de toutes ces formalités. Il peut décider de les déléguer à un intervenant dans la chaine de transport appelé *« **consignataire de la cargaison** »*.

De nos jours, il est rare, en effet, que le transporteur ou le consignataire de navire[13] délivre la marchandise directement au destinataire. Le plus souvent, il la remet au représentant de celui-ci, le consignataire de la cargaison, qui la délivrera enfin au destinataire, après avoir accompli certaines opérations.

Le consignataire de la cargaison est le mandataire salarié de l'ayant droit à la marchandise dont le rôle essentiel est de prendre livraison, pour le compte de ce dernier, au moment de la livraison par le capitaine ou, comme il est devenu fréquent aujourd'hui, par le consignataire du navire. De ce fait, il doit prendre toutes les mesures propres à assurer la bonne réception de la marchandise concernée.

---

[13] Mandataire salarié du transporteur maritime dans des ports pour des navires de ligne régulière.

Qu'il s'agisse du chargeur ou de son mandataire (consignataire de la cargaison),en cas de dommages ou d'avaries constatés sur les marchandises, objet d'un contrat de transport, ils doivent formuler des réserves précises , dans les délais prévus, sur le bordereau de réception et ou sur le connaissement, à l'encontre du transporteur ou du consignataire du navire dans la mesure où il s'agit d'un navire de ligne régulière, au regard des conventions internationales régissant le transport maritime et ceci pour couper court à la présomption de livraison conforme dont bénéficie le transporteur maritime.

Ainsi pour désamorcer le jeu de la présomption de livraison conforme[14]dont bénéficie le transporteur maritime, ces réserves doivent être émises au moment de la livraison, pour la perte ou le dommage apparent, ou dans les **quinze (15) jours ouvrables** au lieu de destination, à compter de la livraison pour la perte ou le dommage non apparent. A défaut de réserves dans le délai prescrit, le destinataire ou le consignataire de la cargaison est présumé avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement, c'est-à-dire sans avaries ni manquant[15].

Les conventions et lois relatives au transport maritime mettent à la charge du transporteur une obligation de résultat[16]. En effet, le transporteur est tenu d'un acheminement de marchandises à bon port et dans les meilleurs délais possibles. Donc, si le transporteur n'est pas parvenu à correctement acheminer les marchandises dans les exigences posées au connaissement, alors l'on considère que ce dernier a failli à son obligation.

L'un des colloraires de cette obligation est que le chargeur ou celui qui en prend livraison n'a pas à établir une quelconque faute du transporteur.

Une fois les réserves émises sur le document de réception, il est indispensable pour le réceptionnaire, d'établir l'étendue, l'importance, les causes, origines des dommages et faire leur évaluation chiffrée pour obtenir réparation. Le meilleur recours possible demeure alors une expertise maritime. Le chargeur ou son mandataire commet alors un expert

---

[14] Principe selon lequel le transporteur a accompli son obligation conformément aux lois en la matière, en absence de toutes réserves portées sur le connaissement.

[15] Voir cours de droit des transports 14 eme MST A & 24eme promotion DESS A de Victor Emmanuel Bokalli, page 44.

[16] Obligation en vertu de laquelle le débiteur est contraint à un résultat déterminé. (Article 1101 du code civil)

maritime qui établira la réalité des faits et dont le rapport d'expertise consistera un moyen de preuve pour étayer la réclamation en réparation pour dommages subis.

Toutefois, un dommage constaté lors de la réception, peut-être dû aux opérations de chargement ou de déchargement ou avoir d'autres causes. Dans tous les cas, le rapport d'expertise demeure le meilleur moyen pour situer la cause des avaries.

Nous verrons par la suite que le transporteur ou celui dont la responsabilité est engagée n'est pas tenu d'accepter les conclusions de l'expert mandaté par le chargeur. Il peut aussi designer un autre expert pour constater les mêmes dommages. C'est ce qu'on appelle une **contre-expertise.**

Tout comme le chargeur, de par les termes de vente, l'expéditeur peut éprouver le besoin de saisir un expert maritime.

B- intérêt pour l'expéditeur de faire procéder à une expertise maritime des marchandises :

Les termes de vente **D** laissent à la charge de l'expéditeur tous les risques de perte et avaries en cours de transport et jusqu'à l'acheminement des marchandises chez le destinataire. Ce dernier ne remplit son obligation de livraison ou de transfert de propriété à l'endroit du chargeur que lorsque les marchandises arrivent à destination en bon état. Or, il est assez probable que celles-ci subissent des avaries au cours de leur acheminement.

Pour l'appréciation des causes, nature et importance des dommages, l'expéditeur fait souvent appel à un expert.

Les conclusions de cet expert lui permettent, une fois son obligation respectée[17] avec le chargeur, de se retourner contre l'intervenant sous la garde de laquelle, la marchandise se trouvait au moment du sinistre pour lui réclamer le remboursement, à travers une action récursoire.

Face aux dangers qui entourent les opérations de transport maritime de marchandises et des capitaux en jeu, les chargeurs décident par transfert contractuel, la

[17] Remplacer le bien endommagé ou de le réparer si possible.

gestion des risques aux professionnels de l'aléa, à savoir les assureurs facultés. Bien évidemment même si les autres intervenants peuvent décider de couvrir les risques encourus pendant l'exercice de leurs activités par des contrats d'assurance responsabilité civile professionnelle[18].

Nous nous limiterons ici à l'assureur facultés en raison de son importance dans les opérations de transport.

Section 2: l'assureur facultés

Depuis la plus haute antiquité, l'homme a recours à l'assurance pour protéger ses biens matériels. En effet, on trouve les premières références à l'assurance vers l'an 2000 avant **Jésus Christ**, sous forme de contrats écrits stipulant des modalités de répartition des pertes lors d'activités de transport, notamment par caravanes ou par voies maritimes. Il faut dire qu'à cette lointaine époque, les pirates, les bandits et les pilleurs faisaient partie du « décor social », tant sur terre que sur mer. Ainsi à Babylone, le code d'Hammourabi [19] prescrivait qu'en cas de perte ou de vol des marchandises, le transporteur désigné serait relevé de sa responsabilité de livraison s'il était en mesure de prouver qu'il n'était pas complice du méfait.

Mille (1000) ans plus tard, les habitants de Rhodes inventent la mutualisation[20]. Les marchands dont les biens arrivent à destination remboursent ceux dont les biens ont été détruits lors d'une tempête. Au début du premier millénaire est apparu « le prêt à la grosse aventure », l'ancêtre réel de l'assurance.

Les marchands avançaient les fonds au transporteur, et celui -ci ne les remboursait qu'au retour à bon port, s'il n'avait pas subi d'avaries ou s'il n'avait pas été assailli par des pirates. Si le bateau parvenait à destination, alors les bénéfices tirés de la vente de la cargaison se trouvaient partagés entre l'armateur et le banquier.

---

[18] Contrat d'assurance couvrant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré en raison des dommages corporels, matériels et immatériels causés aux tiers dans le cadre de l'exercice de sa profession.

[19] Texte juridique babylonien daté d'environ 1700 avant J.C.

[20] Principe qui consiste à mettre en commun les fonds collectés de l'ensemble des membres d'un groupe en vue de payer les dommages qui toucheraient quelques-uns d'entre eux

Ce système a ainsi donné naissance à l'assurance classique parmi laquelle l'assurance facultés occupe une place de choix (**paragraphe 1**), aussi les assureurs facultés font toujours recours à un expert maritime pour déterminer si leur garantie est acquise au regard des conditions de survenance du sinistre (**paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : l'assurance des marchandises transportées par voie maritime

Les enjeux économiques et financiers liés à une opération de transport maritime de marchandises ne sont plus à présenter. Les échanges économiques entre les Etats représentent le poumon de l'économie et ne cessent de progresser.

Face aux divers risques qui entourent cette opération, risques de perte, d'avaries etc… les chargeurs soucieux de préserver leurs investissements et les Etats, surtout dans l'optique de conserver les primes qui seraient réinvesties sous forme de provisions techniques dans les économies[21], ont instauré une obligation d'assurance des facultés à l'importation[22], **(par exemple : cas des Etats de la CIMA).** Aussi pour protéger leur investissements, les chargeurs et vendeurs (selon les termes de vente) souscrivent, auprès des compagnies d'assurance, des contrats d'assurance couvrant leurs marchandises contre des risques qui les entourent.

Les deux formules [23]couramment offertes par les assureurs facultés sont :

- La **tous risques** qui garantit tous les risques de transport (dommages ou pertes matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour à terre) à la seule exception de ceux qui sont limitativement exclus par la police.

- Et une garantie restreinte dite « **FAP Sauf** », mode d'assurance limitant la garantie en ce qui concerne les avaries particulières à celles provenant d'évènements dont la liste est donnée limitativement par la police. Il s'agit des dommages, pertes matérielles

[21] Faire de la rétention des primes dans les Etats membre en vue de les réinjecter dans les économies, l'un des objectifs de la conférence inter africaine des marches dans les assurances

[22] Obligation qui prévoit non seulement une obligation d'assurance pour les marchandises à l'importation mais aussi une assurance souscrite auprès d'une entreprise agréée dans le pays de l'importateur (obligation de domiciliation).

[23] Voir les conditions générales des imprimés tous risques et FAP Sauf

de poids ou de quantité, causés aux marchandises assurées par l'un des événements énumérés à l'article 4 [24] de l'imprimé FAP.Sauf.

Qu'il s'agisse de la tous risques ou de la garantie FAP Sauf, en cas de sinistre, l'assureur est souvent dans l'impossibilité de déterminer si sa garantie est acquise, encore moins déterminer le montant de l'indemnité à verser à son assuré, d'où le recours à un expert maritime.

Paragraphe 2 : les principales raisons pour l'assureur facultés de diligenter une expertise maritime

Les conditions générales des polices d'assurance mettent à la charge de l'assuré un certain nombre d'obligations dont le non-respect est souvent sanctionné par la déchéance[25].

Ainsi, à la réception de la marchandise, lui ou le réceptionnaire doit prendre toutes les dispositions nécessaires, pour conserver les droits et recours de l'assureur contre le tiers responsable, en cas de dommages sur les marchandises en faisant des réserves précises sur le bon de livraison ou sur le connaissement. Ainsi pour l'appréciation des causes, origines du dommage et pour leur évaluation chiffrée, indispensables à tout règlement du sinistre par l'assureur, les certificats d'assurance transport comportent généralement les références d'un expert à contacter par celui qui en prend livraison.

Le propriétaire peut aussi de son côté mandater un expert afin d'établir une contre-expertise du sinistre.

C'est à partir des conclusions de l'expert que l'assureur détermine si l'évènement entre dans le cadre de sa garantie.

---

[24] 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

[25] Perte du droit à indemnité pour non-respect une obligation commis postérieurement au sinistre sauf dans les assurances de responsabilité civile.

Section 3 : Le transporteur maritime et le commissionnaire de transport

Une précision de taille, nous avons voulu présenter dans cette même section ces deux intervenants, pour la simple raison que le commissionnaire de transport peut lui-même être transporteur. Ainsi, on abordera successivement les notions de transporteur et de commissionnaire de transport dans un premier (**1er**) **paragraphe**, avant de dégager les raisons principales d'une expertise de leur part **(paragraphe 2)**.

Paragraphe 1 : Notions de transporteur maritime et de commissionnaire de transport

Il sera question du transporteur maritime **(A)** et du commissionnaire de transport **(B).**

A. La notion de transporteur maritime

Aux termes des dispositions de l'article premier (1er) de la Convention de Hambourg, 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.

Le terme transporteur englobe aussi bien **l'armateur (1)** que **l'affréteur (2)** suivant l'article premier (1er) de la Convention de Bruxelles sur l'unification de certaines règles sur le connaissement.

1. L'armateur

Aux termes de l'article 1er de la loi du 3 janvier 1969[26], l'armateur peut être défini comme « celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire».

2-L'affréteur [27]:

C'est une entreprise à la disposition de laquelle un navire est mis en tout ou partie.

Cette entreprise établie un document constatant le contrat d'affrètement maritime et définissant les obligations des parties à ce contrat. Il en existe trois types de charte partie:

- la charte partie au voyage ;

[26] Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.
[27] Voir cours d'assurance maritime et transport de la 22 eme promotion CPFA, page 9.

- la charte partie à temps ;
- la charte partie coque nue.

Un autre intervenant, au rôle souvent indispensable, est le commissionnaire de transport.

B- **le commissionnaire de transport**

C'est une profession annexe au transport maritime.

Le transport maritime est souvent précédé ou suivi d'un transport terrestre ou fluvial. Il fallait donc une profession pour organiser l'ensemble du voyage de bout en bout pour le compte des chargeurs, d'où la naissance de la profession de commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire professionnel qui se charge de faire exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises pour le compte d'un client, en disposant du libre choix des modes ou au moins des entreprises de transport.

Il répond non seulement de ses fautes personnelles, mais aussi de celles des transporteurs successifs avec lesquels il traite, pour l'exécution du voyage.

Le transporteur maritime aussi bien que le commissionnaire de transport, chacun en ce qui le concerne, trouve de l'intérêt à diligenter une expertise maritime.

Paragraphe 2 : les principales raisons d'une expertise par le transporteur et le commissionnaire de transport

Ces raisons varient selon qu'on est en présence du transporteur maritime (**A**) ou du commissionnaire de transport (**B**).

A- Le transporteur maritime:

En vertu des obligations qui pèsent sur ce dernier à savoir ; remettre au destinataire la marchandise telle qu'il l'a reçue, c'est-à-dire sans dommages ou avaries. Les Conventions internationales régissant le transport maritime de marchandises [28]font peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité d'une part et une responsabilité pour faute d'autre part, pour les dommages subis par la marchandise dont il assure le transport. Cette présomption de responsabilité ou responsabilité pour faute s'étend à toute la période pendant laquelle la marchandise est sous sa garde y compris les périodes de stationnement à quai avant ou après le transport selon la **loi française du 18 juin 1966**[29] et la convention de Hambourg de 1978.

La Convention de Bruxelles quant à elle, s'aligne sur une présomption de responsabilité depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur livraison également sous palan, c'est-à-dire pendant le trajet purement maritime.

En effet, l'obligation principale du transporteur est le déplacement de la marchandise.

La jurisprudence a ajouté à cette obligation de déplacement une obligation de sécurité découlant nécessairement de son obligation de soin et de diligence à apporter à la marchandise. C'était nécessairement inéluctable, le transporteur se voit obligé avec la disparition des cas exceptés de la faute nautique, de procéder de façon soigneuse au déplacement attendu de lui, diligence qui se prolonge jusqu'à l'arrivée de la marchandise.

Ainsi, une fois les marchandises chargées et arrimées, il incombe au transporteur de veiller à leur bonne conservation durant toute la période pendant laquelle elles sont sous sa garde.

En vertu de toutes ces obligations, le destinataire ou l'expéditeur a tendance à remettre en cause la responsabilité du transporteur, en raison des dommages subis par les marchandises pendant la phase maritime.

---

[28] Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles concernant le connaissement ; Convention de Hambourg sur le transport des marchandises par mer).

[29] Loi n°66-420 du 18 juin1966 sur les contrats d'affrètement.

Ce dernier, de sa propre initiative ou de par les obligations lui incombant d'après son contrat RC transporteur, peut décider d'engager un expert maritime.

Pour des raisons similaires, le commissionnaire de transport peut aussi décider de saisir un expert maritime.

B-Le commissionnaire de transport

Soumis lui aussi à une obligation de résultat, le commissionnaire de transport peut être mis en cause par le chargeur ou l'expéditeur (lorsqu'il le transfert de propriété s'effectue aux magasins du destinataire) en raison d'une avarie particulière subie par les marchandises dont il organise l'opération de transport.

En effet, le chargeur ou l'expéditeur peut directement se retourner contre le commissionnaire et lui réclamer la réparation des dommages subis par ses marchandises pour ses propres fautes ou de celles de ceux dont il a requis les services dans le cadre d'une opération de transport de marchandises.

A cette fin, il peut décider de faire appel à un expert pour déterminer non seulement la cause réelle du dommage, son importance ou encore pour contester les conclusions de l'expert choisi par le chargeur ou son assureur.

Parmi les intervenants à la chaine de transport aux activités incontournables, demeure le manutentionnaire.

Section 4 : L'entreprise de Manutention ou l'acconier

Intervenant indispensable à toute opération de transport de marchandises par mer, le manutentionnaire ou l'acconier existe dans tous les ports du monde et s'occupe à cet effet de diverses tâches matérielles et juridiques (selon qu'il s'occupe de la manutention pure ou encore de l'acconage).

Pour un large aperçu de cet intervenant aux tâches incontournables, nous verrons successivement ce qu'englobe la notion d'entreprise de manutention ou encore de manutentionnaire au port et celle d'acconier dans un premier (1er) paragraphe, avant de

dégager les principales raisons qui peuvent pousser l'un ou l'autre à demander une expertise maritime des marchandises, objets de leur intervention dans un second paragraphe.

Paragraphe 1 : la notion d'entreprise de manutention et d'acconier

L'entrepreneur de manutention ou encore le manutentionnaire est un intermédiaire dont l'activité se borne à accomplir des opérations physiques et matérielles de chargement et de déchargement, c'est-à-dire les opérations de pure manutention. Il assume ainsi une obligation de moyen.

Par contre, l'acconier est celui qui, en sus des opérations matérielles, assume normalement pour le compte des transporteurs maritimes, des opérations à caractère juridique telles que : la réception, la garde des marchandises à quai avant le chargement et après le déchargement.et la livraison des marchandises. Il est soumis à une obligation de résultat.

Nous constatons que la différence entre les notions de manutentionnaire et d'acconier se situe au niveau de leur degré d'intervention et au régime de responsabilité auquel ils sont soumis.

Apres avoir présenté le concept de manutentionnaire ou d'acconier, voyons ensemble les raisons qui les poussent à mandater un expert maritime.

Paragraphe 2 : l'intérêt d'une expertise maritime des marchandises pour l'entreprise de manutention ou l'acconier

Comme déjà soulevé plus haut, les phases de manutention ou d'acconage sont des moments les plus sensibles pour les marchandises.

En effet, pendant ces phases, les marchandises sont exposées à des risques de chargement, de déchargement et à quai tels que : la chute, la manutention brutale, exposition prolongée mettant ainsi en cause la responsabilité des manutentionnaires et/ou acconiers.

Ainsi, sur son initiative ou de par les obligations lui incombant d'après son contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle, l'entreprise de manutention ou d'acconage peut décider de faire appel à un expert maritime afin de déterminer l'étendue de sa responsabilité pour les dommages causés aux marchandises. Cet expert peut intervenir après celui du chargeur, dans le cadre de la contre-expertise amiable contradictoire.

Apres avoir présenté les différentes parties en mesure de missionner un expert maritime, nous nous penchons sur la conduite d'une mission d'expertise par ce dernier.

Chapitre II : La conduite d'une mission d'expertise maritime

Après une brève présentation des différentes parties, qui peuvent pour des besoins de constatation des dommages aux marchandises, mandater un expert maritime, nous consacrerons ce chapitre à la conduite d'une mission d'expertise maritime. Il sera question ici, de la nomination de l'expert maritime en **(section 1)**, de la collecte des informations nécessaires et la convocation des parties à une opération d'expertise en **(section 2)**, de la phase proprement dite de constatation des avaries dans une **(section 3),** pour terminer par l'établissement du rapport d'expertise en **(section 4).**

Section 1 : La nomination de l'expert maritime

Pour procéder à l'expertise maritime, il faut que l'expert soit désigné par une partie qui y a intérêt. Peu importe que cette nomination découle d'un contrat **(paragraphe 1)** ou d'un acte délibéré d'une partie à l'opération de transport **(paragraphe 2)**, elle a pour objectif principal de permettre à l'expert maritime de pouvoir intervenir et de donner son point de vue technique sur un problème donné. Il ne sera pas question ici, de la nomination de l'expert judiciaire, laquelle sera traitée dans la seconde partie de notre étude.

Paragraphe 1 : la nomination de l'expert découlant d'un contrat

Les assureurs facultés mettent à la charge de leurs assurés un certain nombre d'obligations. Ces obligations sont répertoriées dans un document appelé ***conditions générales***. Ainsi, l'article 17 de l'imprimé dispose que :« *l'assuré doit requérir l'intervention d'un expert maritime pour une expertise contradictoire dans les trois (3) jours de la fin de la garantie, hors jours fériés, en cas de dommages et pertes subis par les facultés assurées* ».

En d'autres termes, l'assuré ou le réceptionnaire doit requérir immédiatement l'expert, et en liaison avec celui-ci, convoquer à l'expertise par lettre recommandée ou par tous autres moyens de communication (fax, E-mail, etc…) toutes les parties qui ont un intérêt dans le litige.

L'une des conditions de recevabilité de toute demande d'indemnisation du sinistre, est le respect de cette obligation contractuelle par l'assuré.

Ainsi pour faciliter à leur assurés de remplir cette obligation contractuelle, et conformément aux dispositions de l'article 20 des conditions générales Tous Risques qui dispose que : « *les frais et honoraires de l'expert sont à la charge de l'assureur et doivent être remboursés à l'assuré qui les a réglés au préalable* », les certificats d'assurance transport contiennent en bas et à droite, le nom, numéro et l'adresse d'un expert maritime, à contacter par l'assuré ou par son mandataire en cas d'avaries. L'expert à contacter dépend de la nature de la marchandise. Il en sera diffèrent selon que les avaries touchent une cargaison dite pauvre (mil, riz….) ou du matériel mécanique….. La formule généralement rencontrée est la suivante :

En cas d'avaries à la réception, veuillez contacter le cabinet d'Expertise Maritime xxxxxxxx
Sise au Quartier xxxxxxxx
Numéro de téléphone xxxxxxxx
E-mail xxxxxxxx

Donc à l'arrivée de la cargaison, l'assuré ou le réceptionnaire mandate l'expert dont les contacts se trouvent sur son certificat d'assurance. Il peut le contacter par téléphone, par e-mail ou en lui adressant une lettre recommandée avec accusé de réception. Pour des besoins de preuve, l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception et l'email sont les plus adéquats, car l'assuré ou le réceptionnaire se doit d'avoir, avec lui tous les éléments de preuves attestant qu'il a bien rempli cette obligation contractuelle.

La lettre de nomination doit préciser la mission assignée à l'expert maritime et celle-ci consiste à:

- Assister au débarquement ou déchargement des marchandises du navire (préciser leur quantité) ;
- Constater les éventuelles avaries subies par les marchandises, puis en déterminer leurs causes et origines ;
- Dresser un rapport final muni d'une documentation photographique avec une évaluation chiffrée des dommages.

Le requérant doit aussi préciser la date à laquelle aura lieu l'expertise.

En dehors de toute obligation contractuelle, les parties à une opération de transport de marchandises peuvent volontairement décider de diligenter une expertise en cas de sinistre.

Paragraphe 2 : la nomination de l'expert par acte unilatéral des intervenants

Tout intervenant à la chaine de transport de marchandises par mer (transporteur, expéditeur, destinataire, manutentionnaire…..) peut recourir à un expert pour engager ou mettre en cause un autre, ou pour se libérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui à la suite d'une avarie. Cette action peut être décidée aussi bien après une première expertise amiable et contradictoire réalisée par l'expert désigné par l'assureur en présence de toutes les parties qui ont intérêt dans le litige que dans le cadre d'une contre-expertise.

Ainsi, après un premier rapport d'expertise les mettant en cause ou pour contester les conclusions de l'expert de leurs assureurs responsabilité civile professionnelle, transporteur, acconier ou manutentionnaire, expéditeur et destinataire peuvent eux aussi décider de faire appel à un expert de leur choix pour la constatation des avaries. La seule particularité avec l'expert mandaté par l'assureur, est que les frais et honoraires de cet expert seront pris en charge par celui qui a requis ses services.

Toutefois, ces frais peuvent être garantis, à concurrence d'un montant forfaitaire, dans le cadre d'une extension de garantie accordée par les assureurs respectifs (dans le cas où ils sont assurés). Il est question ici de la garantie honoraire d'expertise.

La procédure est la suivante :

- Lorsqu'un intervenant ne partage pas les conclusions de l'expert désigné par l'assureur, il mandate un expert de son choix dont les frais lui seront remboursés par son assureur ;
- S'il arrive aussi que l'assureur ne partage pas les conclusions de l'expert de ce dernier, les deux (2) experts choisis, désignent un troisième : c'est la ***tierce expertise***. Les honoraires de ce troisième expert seront repartis à part égale entre l'assureur et son assuré.

Il est à noter que cette procédure est valable entre les intervenants, en dehors de tout contrat d'assurance.

L'acte de nomination précisera toutes les tâches mentionnées au paragraphe1.

Une fois désigné, l'expert prend connaissance de sa mission et adresse sa réponse à son requérant.

Après cette étape, l'expert organise son intervention et cela passe par l'identification et la convocation des parties impliquées.

Section 2 : Indentification et Convocation des parties en vue d'une expertise maritime

Le requérant doit fournir à l'expert toutes les informations qui lui sont indispensables pour mener à bien son travail. Cela passe nécessairement par la transmission des documents relatifs au transport litigieux.

Une bonne exploitation des documents ainsi transmis permettra à l'expert d'identifier non seulement les parties concernées à l'opération (paragraphe 1), mais aussi et surtout de les convoquer à une expertise (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : l'identification des parties prenantes par l'expert maritime

Comme mentionné plus haut, le mandataire fournit à l'expert un certain nombre de documents relatifs au transport en question, afin de faciliter la mission à lui confiée. Parmi les documents couramment transmis, il y a le contrat de transport de marchandises matérialisé par un connaissement qui est un titre de transport par lequel le transporteur, s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.

Le connaissement *(« bill of lading »)* est un document par lequel le capitaine d'un navire reconnait avoir reçu à son bord les marchandises qui y sont énumérées. Il est établi après l'enregistrement des marchandises par le transporteur.

L'article 15 des **R.H** [30] précise les mentions à faire figurer sur le connaissement. Parmi celles-ci, on y trouve celles propres à identifier les parties. Il s'agit :

- Du nom et de l'établissement principal du transporteur ;
- Du nom du chargeur ;
- Du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur.

En plus des parties ci-dessus listées, d'autres intervenants doivent y être identifiées :

Il s'agit de l'entreprise de manutention ou de l'acconier, du consignataire et du commissionnaire de transport s'il y a lieu.

Une fois toutes les parties identifiées, l'expert maritime procède à la phase de convocation de ces dernières, avec indication de la date, du lieu et de l'heure de l'expertise.

Paragraphe 2 : la lettre de convocation des parties

La lettre de convocation est un document émis par l'expert à tous les intervenants, ayant un intérêt, à se présenter ou se faire représenter à une opération d'expertise maritime.

Ainsi après la phase d'identification, l'expert adresse une lettre de convocation aux différentes parties pour requérir leur présence à la date, heure et au lieu indiqués dans la lettre, ainsi que le motif. Il doit si possible, adresser à tous les intervenants, dont la responsabilité peut être soulevée pendant cette phase pour les dommages survenus aux marchandises.

Leur présence n'est pas une condition sine qua non au bon déroulement de l'opération d'expertise. Son importance est de leur permettre d'assurer leur défense et de signer le procès-verbal de constatation, avec éventuellement des réserves, dans le respect du principe contradictoire de l'expertise.

Si toutefois l'expert omet de convoquer une des parties dont la responsabilité peut être soulevée pendant cette phase, ses conclusions ne lui sont pas opposables.

---

[30] Règles de Hambourg sur le transport de marchandises par mer de 1978.

Cependant, toute partie ayant reçu la convocation à l'expertise et qui ne se présente pas ou qui ne se fait pas représenter ni éventuellement demander un report de la date ou de l'heure de l'expertise, les conclusions de cette expertise sont supposées être contradictoires et opposables à tous.

Ainsi, comme souligné plus haut, le transporteur et le chargeur peuvent se faire représenter par leur consignataire (*consignataire de navire ou de la cargaison).*

L'expert doit préciser dans sa lettre, le nom de l'intervenant qui a requis ses services.

Cette lettre doit leur être adressée avant le jour de l'expertise afin de permettre aux parties de s'organiser à cette fin. Chaque partie peut se faire accompagner de son propre expert.

Une fois cette étape finie, l'expert, en présence des intervenants ou de leurs représentants peut, aux date et lieu indiqués, procéder à la constatation des avaries.

Section 3 : la phase de constatation des avaries ou procédures de l'expertise.

Avant le début des opérations, l'expert maritime doit satisfaire à certaines mesures administratives pour l'accès au port (paragraphe 1) aux fins de constatation des avaries (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : les conditions relatives à l'accès au port

Pour accéder au port, l'expert doit adresser une demander au bureau de contrôle dudit port avec indication de sa mission. A cette demande, est annexée la liste des personnes concernée par la mission.

Elle doit aussi être accompagnée d'une liste des agents qui vont travailler durant la période de déchargement ainsi que des autres intervenants à l'opération.

Le bureau de contrôle vise à assurer les conditions de sécurité des personnes et des infrastructures. Il permet surtout d'éviter un engorgement du port.

C'est aussi auprès de ces bureaux (la capitainerie du port) que l'expert se renseigne sur les mouvements du navire transporteur, notamment pour savoir l'heure d'arrivée, la mole et le poste que le navire va accoster.

Une fois cet accord obtenu, la phase de constatation proprement dite peut démarrer.

Paragraphe 2 : la phase de constatation

L'opération d'expertise commence par une inspection, dès l'arrivée du navire à quai, à l'ouverture des cales **(A)**, le suivi des opérations de déchargement **(B)**, et enfin la constatation **(C).**

A. l'inspection à bord

Elle porte sur le contrôle documentaire et l'inspection des cales.

1-Le contrôle documentaire

Il porte sur la vérification des documents concernant le navire (document de transport) et la cargaison transportée telle que le connaissement, le plan de chargement du navire (plan of stowage) et le manifeste.

Cette vérification vise à s'assurer qu'il s'agit bien du navire transporteur et si la marchandise est celle qui doit faire l'objet d'une expertise maritime.

Concernant le navire, le contrôle porte sur les pièces permettant à son identification (nom, le pavillon, la nationalité[31].....).

Quant à la marchandise, il sera question de s'assurer à travers le manifeste, si elle est à bord du navire et qu'elle appartient bien au chargeur.

---

[31] Seul objet avec l'avion à posséder une nationalité. Elle lui permet de bénéficier de la protection des autorités nationales et le soumet également à leur contrôle. Voir cours d'assurance maritime et transport, 22 eme promotion CPFA, page 5.

2- L'inspection des cales

Avant l'ouverture des cales, l'expert vérifie si les cales ont été bien couvertes et protégées. Ainsi, dès l'ouverture de ces dernières, il procède à l'inspection de la cargaison. Cette procédure permet de vérifier l'état des marchandises.

De ce fait, l'expert s'assure que les conditions de vaigrages et d'arrimage ont été bien respectées pendant le voyage (c'est à dire les bois ou les cartons servant de séparation entre les cales et les marchandises en fonction de leur nature).

Apres cette première étape, l'expert passe au suivi des opérations de déchargement.

B. Le suivi des opérations de déchargement par l'expert maritime

Tout comme leur chargement, le déchargement est effectué par des manutentionnaires sous la surveillance de l'expert en vue de relever les éventuelles avaries survenues pendant le voyage et imputables au bord et celles pouvant survenir sur les marchandises pendant cette phase de manutention.

La surveillance du déchargement donne lieu à plusieurs tâches, mais cela dépend des termes de la mission.

Dans le cas d'une cargaison de produits dans des sacs, l'expert procède à un constat dès l'ouverture des cales au débarquement, sur l'état de la cargaison ; l'analyse du sinistre (sacs mouillés, déchirés et /ou vides avant le débarquement etc…), le poids unitaire du sac, les pertes, les sacs en flasques, les sacs déchirés, les sacs débarqués sains, le taux de dépréciation et la détermination du préjudice.

Les opérations de chargement et de déchargement sont un moment très délicat pour les marchandises en raison des risques de chute et de manutention brutale. Toutefois, sauf pour les dommages apparents aux marchandises, cette surveillance ne permet pas de déterminer avec exactitude la nature, les causes et la gravité de ceux-ci. Une fois le déchargement terminé, l'expert effectue un examen détaillé de la marchandise.

C. La constatation

Une fois les marchandises débarquées, l'expert maritime peut commencer la constatation proprement dite. Il s'agira pour lui de vérifier l'intérieur de chaque colis pour déterminer l'importance des dommages subis par les marchandises et leurs causes.

L'expert doit examiner la nature des pertes, et essayer de retrouver les causes possibles des dommages. Il doit assister les parties à trouver des méthodes pour limiter les pertes et dommages, sans préjudice des droits de son requérant :

- Pour la cargaison dites pauvres (mil, riz…) par exemple, l'expert détermine le taux de dépréciation par comparaison entre la valeur de la marchandise à son état sain et celle à l'état déprécié ;
- Pour les marchandises qui voyagent sous conteneur, il procèdera d'abord à l'ouverture des dits conteneurs avant de vérifier l'ensemble du contenu dans le but de faire ressortir le quantum d'avaries et leurs origines.

L'une des étapes les plus importantes de la constatation demeure l'évaluation chiffrée des avaries survenues aux marchandises.

Il sera ici question de voir la démarche à suivre pour évaluer les dommages, à l'occasion d'un « damage Survey ».

L'expert maritime doit évaluer l'étendue des pertes et des dommages causés pendant le transport et la manutention. **Exemple : Cas des sacs de riz**

1) Pendant le transport :

Durant le transport principal c'est-à-dire le transport international, les marchandises encourent des risques substantiels qui peuvent les endommager. Les avaries peuvent provenir de la détrempe des colis, du pourrissement et de toute altération physico-chimique liée aux conditions de température telles que l'humidité et le rayonnement etc.

Les aléas qu'encourt la marchandise depuis sa prise en charge par le transporteur au port de chargement jusqu'à sa livraison au port de déchargement sont de nature à affecter, aussi peu que ce soit leur importance, l'état de cette marchandise et sa qualité.

Cependant, ce ne sont pas tous les dommages et manquements subis par la marchandise qui sont imputables au transporteur.

La vérification de l'état de la marchandise se fait le plus souvent par un constat simple. Par exemple, la vérification de l'état apparent des marchandises, la quantité par un simple calcul.

En cas d'avarie par mouille ou autres insuffisances pouvant entraîner un impact sur la quantité et la qualité de la marchandise, il appartient à l'expert d'en déterminer l'origine et d'en fixer la quantité avariée en s'adressant avec l'accord de toutes les parties à un laboratoire qualifié en vue de déterminer le taux de dépréciation et le degré de toxicité du produit.

Ensuite, il procédera à la pesée publique des sacs flasques et balayures de cale. Aussi cela lui permet d'estimer les pertes en poids par catégorie de sacs et d'évaluer les dommages survenus pendant le transport.

2) **Pendant la manutention**

Les dommages survenus lors de la manutention sont les avaries constatées pendant le chargement et le déchargement de la marchandise.

Dans le cas particulier du vrac, les opérations commerciales (déchargement ou chargement) effectuées par le manutentionnaire comprennent :

· La manutention à bord ;
· L'ensachage ;
· La manutention vers les lieux de stockage (terre-plein ou magasin).

Les dommages survenus à la marchandise au moment de sa manutention sont imputables au manutentionnaire.

Lors des opérations de manutention, l'expert examine les conditions et dispositions prises par le manutentionnaire et s'assure de la présence de bâches de récupération sur les quais de déchargement et les équipements d'ensachage. L'expert met en place un (1) pointeur par cale, et quand il s'agit de vrac, il met un (1) ou deux (2) pointeur par trémies

selon l'importance des bascules sous la direction d'un superviseur pour gérer l'ensemble des opérations.

Il vérifie de manière périodique et contradictoire avec toutes les parties le poids des sacs et le réglage des bascules, généralement toutes les deux (2) heures.

Quand la palanquée est transbordée, les sacs sont triés en sacs sains et sacs avariés (flasques, mouillés, vides) et sont entreposés en piles comptables.

Un (1) pointeur est affecté à chaque lot d'avaries ou de sacs sains. A la fin des opérations de manutention, le superviseur de l'expert note les quantités déchargées ou chargées et détermine les dommages en fonction des intervenants :

- Ceux issus de la manutention ;
- Et ceux imputables au bord..

Dans le cadre de l'évaluation des dommages, l'expert procède comme suit :

· Il tient régulièrement à informer son mandant par états journaliers de ses constatations ;

· Il dresse un pré rapport au minimum trois (3) jours avant la fin des opérations, où il évalue les dommages qui sont prévus à la fin des travaux.

A la fin des opérations de déchargement ou chargement, il établit un récapitulatif final et dresse un état différentiel signé contradictoirement par toutes les parties en présence.

Finalement, il doit faire des recommandations, pour éviter que le même type de dommage ou perte puisse se reproduire dans le futur (devoir de conseil de l'expert).

Une fois la constatation terminée et l'évaluation chiffrée des dommages faite, l'expert maritime dresse un procès-verbal de constat signé par toutes les parties avant d'établir son rapport final en autant d'exemplaires que de parties et dont l'original est adressé à son requérant.

Section 4: L'établissement d'un rapport d'expertise

Etape cruciale de son intervention et une des principales obligations de ce dernier, l'expert termine ses constatations d'abord par l'établissement d'un pré rapport dans le souci de respecter le principe contradictoire (**paragraphe 1**), avant d'élaborer un rapport définitif **(paragraphe2)**.

Paragraphe 1 : le pré-rapport

Une fois que l'expert a terminé ses observations, il établit un pré-rapport.

Pourquoi ne pas établir directement un rapport ? La raison est tout aussi simple, et a été vue précédemment, c'est pour respecter le principe contradictoire. En effet, cette phase est nécessaire pour permettre d'enclencher la phase suivante.

Le pré-rapport permet aux parties de prendre connaissance des faits établis par l'expert, et sans celui-ci, les parties ne seraient pas en mesure d'adresser leurs remarques et arguments à l'expert. Elles ne seraient donc pas en mesure de se défendre si jamais dans le rapport il y a des éléments préjudiciables mais contre lesquels ils pourraient répondre.

Les principaux éléments contenus dans ce document sont :

- L'objet du rapport ;
- Les parties qui étaient présentes ou représentées ;
- Les documents reçus ;
- La présentation des faits ;
- Les circonstances et causes du sinistre ;
- L'évaluation chiffrée du préjudice ;
- Illustration photo,
- Les mesures conservatoires.

Une fois que l'expert a fini de rédiger son pré rapport, il le transmet à toutes les parties, pour éventuelles observations en vue de respecter le principe du contradictoire.

Les parties doivent adresser leurs observations à l'expert dans un délai fixé par celui-ci.

Cependant, l'expert n'est pas tenu par ces observations si elles ne sont pas conformes aux mentions du procès-verbal de constat.

Il s'agit du principe des dires des parties inscrit dans le code de procédure civile[32], dont l'article 276 dispose que « *l'expert doit prendre en considération les observations ou réclamations des parties, et, lorsqu'elles sont écrites, les joindre à son avis si les parties le demandent. Toutefois, lorsque l'expert a fixé aux parties un délai pour formuler leurs observations ou réclamations, il n'est pas tenu de prendre en compte celles qui auraient été formulées après l'expiration de ce délai, à moins qu'il existe une cause grave et dument justifiée* ».

Ce n'est qu'après avoir observé cette phase que l'expert procède à la rédaction du rapport définitif.

Paragraphe 2 : le rapport définitif

Lorsque l'expert a recueilli les avis de toutes les parties au dossier, il rédige son rapport définitif dans lequel il répond à toutes les questions qui ont été posées par le requérant dans la lettre de nomination.

Il est indispensable que le rapport d'expertise soit clair et fasse ressortir l'origine, la nature et le montant des dommages afin de permettre à son requérant de faire valoir son droit à indemnisation.

L'expert dans l'exercice de sa mission doit conclure en son âme et conscience en tant que technicien sans céder aux pressions locales éventuelles, sans le souci de complaire à une partie dans l'opération.

Est-ce normal que le rapport d'expertise soit une copie presque conforme du pré-rapport ?

Basiquement, la réponse est oui.

---

[32] Code de procédure civile française.

L'expert, dans le pré rapport, donne un avis, qui en réalité est pratiquement un avis définitif et qui permet aux parties de faire des dires que l'expert prendra en compte. Il est donc normal que le rapport et le pré rapport se ressemble comme des jumeaux. Le rapport définitif ne contenant généralement, en plus, que les réponses aux dires suscités par le pré-rapport.

Au-delà de la constatation des avaries, l'expert maritime peut être amené à prendre ou indiquer des mesures conservatoires et favoriser la préservation des recours.

Ainsi, après une opération d'expertise, l'expert dans le souci de limiter l'ampleur du sinistre et préserver les chances de recours contre le tiers responsable, peut être amené à proposer des mesures conservatoires et de préservation de recours.

Apres, avoir parcouru toutes les différentes étapes de la constatation, il convient d'en conclure qu'une fois sa mission finie, l'expert transmet son rapport à celui qui a requis ses services. Cette transmission doit se faire dans les plus brefs délais pour toutes fins utiles. La transmission peut se faire soit sur support papier, par e-mail, ou par voie postale. En contrepartie de ses services, l'expert reçoit une rémunération appelée ***frais et honoraires d'expertise***. Cette rémunération est fixée par l'expert et est supportée comme suit :

- Pour l'expert mandaté par l'assureur à la suite d'un sinistre transport, ils sont avancés par l'assuré et remboursés par l'assureur si le dit sinistre est couvert ;
- Pour l'expert mandaté par un assuré dans le cadre d'une contre-expertise, ils sont supportés par l'assuré sauf s'il dispose de la garantie honoraire d'expert, auquel cas, ils sont pris en charge par l'assureur ;
- Dans le cadre de la tierce expertise, ils sont repartis à part égale entre les parties ;
- Dans tous les autres cas, excepté l'expertise judiciaire, ils sont pris en charge par le requérant.

Les conclusions de l'expert maritime constituent un élément de preuve entre les mains de ses requérants. Elles sont également un argument de poids pour repartir les responsabilités des avaries entre les intervenants. Ce qui nous conduira à la seconde partie de ce travail qui porte sur l'importance du rapport d'expertise dans la répartition des responsabilités entre protagonistes.

TITRE II : Le rapport d'expertise maritime : un élément de poids dans la répartition des responsabilités entre les parties en cause

Comme signalé ci haut, il n'appartient pas à l'expert maritime de se substituer aux hommes de droit sur les questions de responsabilités, en cas de différends à la suite d'une opération de transport de marchandises. Cette prérogative de dire le droit appartient aux juges. L'expert se limite à fournir un avis technique motivé sur un sujet bien déterminé. Son objet est d'identifier, constater et décrire les dommages subis par les marchandises, le tout contenu dans un document dénommé *rapport d'expertise*. Ainsi ce document constitue un élément considérable pour situer les responsabilités ou du moins à déterminer la période pendant laquelle est survenu le dommage. Une fois celle-ci faite, la victime pourra ainsi se retourner contre celui sous la garde de laquelle la marchandise était placée pendant le sinistre pour en réclamer réparation.

Ainsi, les conclusions de l'expert sur les causes des avaries constituent un moyen indispensable dans la mise en cause de la responsabilité des intervenants.

Ce document nous renseigne sur les différents cas possibles de responsabilités **(chapitre 1)** et aide aussi le juge, lorsque le litige est porté devant les juridictions, à se prononcer sur les questions de responsabilité entre intervenants **(chapitre 2)**.

Chapitre I : Les différents cas de responsabilités révélés par l'expert maritime

Les causes desquelles dérivent les dommages qui sont de nature à constituer des avaries particulières, relevées par l'expert maritime, appartiennent à quatre ordres distincts[33] de faits qu'il est essentiel de ne jamais confondre et qui sont :

- Ou les fortunes de mer ;
- Ou le vice propre de la marchandise ;
- Ou les faits du capitaine, de son équipage, ou de l'acconier ;
- Ou les faits soit du propriétaire ou chargeur et de l'expéditeur.

De par ses conclusions sur les causes des avaries, l'expert peut en déduire que le sinistre s'est produit pendant que la marchandise se trouvait sous la garde d'un intervenant, auquel cas, la responsabilité de ce dernier sera engagée **(section 1)**, ou résulter d'une multitude de causes survenues pendant des périodes bien différentes, auquel cas il y aura un partage de responsabilité entre intervenants **(section 2)**.

Toutefois, les intervenants dont la responsabilité est prépondérante dans la survenance des avaries particulières (transporteur, manutentionnaire….), peuvent soit admettre leur responsabilité, mais en évoquant le bénéfice de la limitation de responsabilité que leur offrent les Conventions Internationales **(section 3)**, ou rejeter leur mise en cause en apportant la preuve d'un cas excepté également prévu les lois internationales **(section 4)**.

Section 1 : Responsabilité des avaries particulières imputable à un intervenant à l'opération de transport

L'expert maritime peut conclure que les avaries sont survenues pendant que la marchandise se trouvait sous la garde d'un des opérateurs, lequel sera tenu de réparer le préjudice ainsi causé à défaut de prouver un cas excepté.

---

[33] Voir Traité des avaries particulières sur Marchandises, dans leur rapport avec le contrat d'assurance, par Jules Delaborde 1838, page 48.

Le régime de responsabilité des intervenants va de la présomption de responsabilité (transporteur maritime, acconier) selon la Convention de Bruxelles, à la responsabilité pour faute selon la Convention de Hambourg.

Les avaries pouvant entrainer la responsabilité des intervenants varient selon qu'elles soient intervenues pendant les opérations de manutention **(paragraphe 1)**, ou pendant la phase purement maritime **(paragraphe 2)**.

Paragraphe 1 : la responsabilité des avaries incombant à l'entrepreneur de manutention.

La société de manutention encore appelée « *agent de manutention ou manutentionnaire ou acconier*, a toujours occupé une place centrale dans les activités de chargement, de déchargement, de garde et de livraison des marchandises qui arrivent au port par transport maritime. Son intervention dans ces différentes étape de l'activité maritime l'expose souvent à des manquements de nature à engager sa responsabilité civile (délictuelle ou contractuelle). Il y a une nette démarcation entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle. Lorsque pour la seconde, il faut nécessairement une inexécution partielle ou totale des obligations ; pour la première qui est délictuelle, il faut justifier d'une faute définie, au sens de l'article 1382 [34] du code civil.

Le manutentionnaire est considéré comme fautif à la seule évocation d'avaries particulières subies par les marchandises, dès lors que son intervention est établie.

Autrement dit, la responsabilité du manutentionnaire est retenue dès lors qu'il est établi que le dommage est survenu entre le moment qui sépare le déchargement et la livraison[35] (remise) de la marchandise au destinataire réel (au port d'arrivée).

Il s'agit plus qu'une autre chose, d'une présomption de responsabilité comme celle qui pèse sur le transporteur maritime, aussi que cela résulte des dispositions combinées des article 4[36] et 5[37] de la Convention dite Règles de Hambourg du 31 mai 1978.

---

[34] Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Comme déjà souligné plus haut, la manutention et l'acconage sont les phases les plus risquées pour les marchandises. En effet, la plupart des avaries surviennent pendant les opérations de chargement et de déchargement.

Il y a lieu de préciser qu'à chaque phase du transport, la responsabilité peut être située par l'expert.

Les principaux dommages pouvant entrainer une mise en cause de la responsabilité du manutentionnaire ou de l'acconier, sont ceux survenus pendant les opérations de chargement du navire, la phase d'arrimage, le désarrimage, les opérations de déchargement au port de débarquement, entreposage…..

A défaut de pouvoir prouver un des cas exceptés prévus par les Conventions internationales, le manutentionnaire ou l'acconier seront tenus de réparer le préjudice ainsi subi par le propriétaire des marchandises. Toutefois, à l'instar du transporteur maritime, le manutentionnaire bénéficie des limitations de responsabilités et en perd dans les mêmes conditions. Les limitations de responsabilité du transporteur seront développées plus loin.

Toute action contre l'entrepreneur se prescrit par deux ans, que l'action ait un fondement contractuel ou extracontractuel (délictuel ou quasi-délictuel)[38]. Ce délai court à compter du jour où les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne le sont que partiellement, à partir du jour où elles auraient dû être livrées, étant constant que le jour indiqué comme point de départ du délai ("dies a quo") n'entre pas en ligne de compte dans la computation.

---

[36]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.

[37] 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.

[38] Quel que soit son fondement, toute action contre l'entrepreneur de manutention se prescrit par deux ans dans les conditions prévues aux articles 561 à 563 du présent Code (article 633 du code de la marine marchande zone CEMAC).

S'agissant de la compétence juridictionnelle, Le tribunal compétent pour statuer sur les actions dirigées contre l'entrepreneur de manutention est, au choix du requérant, celui dans le ressort duquel se trouve :

- soit le domicile de l'entrepreneur de manutention ;
- soit le port où l'entrepreneur reçoit les marchandises, le port où il les livre ou le port où il réalise les opérations les concernant (art. 634, § 2).

Les dommages pendant la phase maritime représentent aussi une part importante et nécessitent d'être évoqués.

Paragraphe 2 : la responsabilité des avaries incombant au transporteur maritime

En principe, l'obligation de base impartie au transporteur maritime est celle d'acheminer à bon port les marchandises à lui remises par le chargeur. Généralement, il pèse sur lui une présomption de responsabilité [39]ou une responsabilité pour faute [40]et ne remplit sa mission contractuelle que si les marchandises livrées à l'arrivée sont dans le même état que celles reçues des mains du chargeur au départ. Il semble donc que le transporteur maritime soit soumis à une certaine obligation de résultat.

Ainsi de par ses observations, l'expert maritime peut conclure que les avaries subies par les marchandises proviennent d'un évènement de mer ou au moins survenues pendant le trajet maritime, alors que la marchandise se trouvait sous la garde du transporteur, situation suffisante pour engager la responsabilité de ce dernier.

« Celui qui veut naviguer sans danger, qu'il n'aille jamais en pleine mer ».
Nulle partie de la scène agitée du monde n'est aussi féconde en évènements de ce genre que la vaste étendue des mers :

- Tempêtes ;
- Changements forcés de route ;
- Relâches forcées ;
- échouement ;
- Bris de navire ;
- Naufrage ;

[39] Selon la Convention de Bruxelles de 1924.
[40] Selon la Convention de Hambourg de 1978.

- Incendie ;
- Condensation : le navire lui-même ou sa cargaison peuvent « transpirer » ;
- Inondation, par exemple lorsque la cargaison est placée sur une surface mal drainée etc....

Nous ne cesserons pas de l'évoquer, il n'appartient pas à l'expert de dire que le transporteur est responsable des avaries. Il se contente de faire ressortir les causes et origines du sinistre.

Du seul fait des dommages subis par sa propriété, le chargeur peut décider de réclamer au transporteur un dédommagement. Il n'a pas à prouver une quelconque faute du transporteur. Ainsi, le transporteur sera tenu responsable de plein droit pour toutes les pertes et avaries subies pendant que la marchandise était sous sa garde à sa charge pour lui de s'exonérer de cette responsabilité en évoquant les faits qui ne lui sont pas imputables.

Au-delà des cas exceptés qui seront développés plus loin, le transporteur bénéficie des limitations de responsabilité, variables suivant les différentes conventions internationales régissant le transport de marchandises par mer.

Les actions contre le transporteur maritime se prescrivent dans un délai d'un (1) an suivant la Convention de Bruxelles et deux (2) ans suivant les règles de Hambourg. Ce délai court à compter de la date de livraison des marchandises ou de la date à laquelle elle aurait dû être livrées.

Concernant la compétence juridictionnelle[41], 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 :

- L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- 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;
- Le port de chargement ou le port de déchargement;

[41] Article 21 de la convention de Hambourg de 1978.

- Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

Les avaries subies par les marchandises peuvent provenir souvent de causes diverses, survenues pendant des périodes distinctes (pendant les opérations de manutention et au cours du transport maritime) conduisant ainsi à un partage de responsabilité entre ces deux intervenants.

Section 2 : la responsabilité des avaries particulières incombant à plusieurs Intervenants

Les conclusions de l'expert missionné peuvent aboutir très souvent à une responsabilité partagée entre le transporteur maritime et le manutentionnaire en raison des circonstances de survenance des dommages.

L'expert, dans ce contexte, procède à une répartition des pertes entre ces deux intervenants majeurs à la chaine de transport. Une illustration avec le cas des sacs avariés constatés à leur arrivée

Nous proposons ici d'examiner la répartition des pertes dues au navire (paragraphe 1) et au manutentionnaire (paragraphe 1).

A la fin des opérations commerciales, l'expert procède à la répartition des pertes pour situer les responsabilités.

Un tableau récapitulatif qui consiste à repartir les pertes (compte navire et compte manutentionnaire) s'impose pour clarifier toutes ces données et permettre une perception d'ensemble.

Paragraphe 1 : Pertes dues au navire « transporteur maritime »

Nous le savons très bien qu'en cas de sinistre constaté à l'arrivée, une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur (navire) qui a reconnu, par la signature du document de transport, avoir pris en charge des marchandises en bon état « clean on bord ».

La responsabilité du transporteur est engagée dans le cas où il y'a absence de réserves sur le connaissement (B/L) ou si le navire n'a pas rencontré un mauvais temps dûment expliqué dans le journal de bord (lock book) ou toute autre exemption prévue par les Conventions Internationales de transport maritime servant de base au contrat de transport.

En effet toutes les pertes constatées avant déchargement sont présumées imputables au bord.

Les sacs déchirés ou vides, les sacs mouillés dénombrés avant le déchargement, les balayures des cales collectées provenant des sacs déchirés ou vides avant le déchargement ou pendant la manutention seront imputables au bord.

Paragraphe 2 : Pertes imputables à la manutention

A la fin des opérations de débarquement ou d'embarquement, les pointeurs qui représentent l'expert dénombrent contradictoirement avec les parties en présence, les chiffres au sous-palan.

Ensuite, ils regroupent les sacs par lots suivant leurs états. En effet, ces lots sont composés des sacs sains, sacs mouillés, déchirés ou colorés par la fumée, etc.

Ils font la différence entre le nombre de sacs débarqués sains, en flasque par rapport au nombre de sacs manifestés pour déterminer les avaries.

Ainsi l'expert procède à la répartition des pertes. Cependant, toutes marchandises (sacs) avariées lors du déchargement ou chargement rentrent directement sur le compte du manutentionnaire.

Les mouilles ne sont pas imputables au manutentionnaire, car le plus souvent ces pertes surviennent avant le déchargement.

L'expert procède ensuite à une évaluation chiffrée des pertes à la charge du transporteur et du manutentionnaire.

La réparation des dommages ainsi occasionnés aux marchandises incombent à chaque intervenant en fonction de la gravité du manquement constaté. Ainsi, la victime pourra se retourner contre le transporteur et le manutentionnaire pour le préjudice à leur charge respective.

Dans le cas où l'organisation de l'opération de transport de bout en bout a été confiée à un commissionnaire de transport, le chargeur pourra se retourner contre celui-ci pour la réparation du préjudice, quid à ce dernier d'exercer une action récursoire contre l'intervenant fautif.

Ce dernier aussi peut, dans le cas où il est assuré en responsabilité civile professionnelle, transmettre le dossier de réclamation à son assureur qui se substitue à eux dans le règlement du préjudice dans le cas où il rentre dans la garantie.

Sur la question de la responsabilité du transporteur maritime et du manutentionnaire, contrairement au droit commun qui impose le principe de la réparation intégrale, principe sacro-saint qui voudrait une indemnisation qui permettrait de remettre la victime dans la situation initiale, avant sinistre, le droit maritime y apporte une dérogation par le biais d'une limitation de responsabilité. Autrement dit, la limitation de responsabilité caractérise le droit maritime et déroge au droit commun qui reconnait comme principe la réparation intégrale de tout dommage impliquant que « l'auteur du gommage ne soit tenu qu'a une réparation intégrale du préjudice de telle sorte qu'il ne puisse y avoir pour la victime ni perte ni profit ».

Section 3 : la limitation de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire

Les Conventions Internationales régissant le transport maritime prévoit des limitations de responsabilité à l'égard du transporteur maritime**, transposable à l'entreprise de manutention**.

Le principe de limitation signifie qu'en droit maritime, la réparation du préjudice est plafonnée : elle ne peut pas dépasser un plafond exigé par les lois internationales, et que les contractants ne peuvent pas diminuer ce plafond mais ils peuvent l'augmenter. On parle du principe de plafonnement de la réparation.

Le professeur Chauveau définit ce principe ainsi : « lorsque la responsabilité est encourue, un maximum est fixé à cette responsabilité qui ne peut être dépassée qu'en cas de déclaration de valeur ».

Nous mettrons un accent sur les différents plafonds prévus par les différentes conventions internationales *(***paragraphe 1**), ainsi que les conditions sous quelles le transporteur et le manutentionnaire en perdent le bénéfice **(paragraphe 2).**

Paragraphe 1 : les limites prévues par les différentes conventions internationales

Aussi verrons-nous successivement les limites variables de la Convention de **Bruxelles** (A), les limites originales des Règles de **Hambourg** (B) et enfin les limites de la toute dernière convention des Nations Unies sur le transport maritime dite règles de **Rotterdam** (C).

A. Limites prévues par la convention de Bruxelles

Les limites de la Convention de Bruxelles varient selon que sont applicables les Règles de La Haye, les Règles de La Haye- Visby ou les Règles de La Haye-Visby modifiées par le Protocole de 1979. Mais, quel que soit le régime applicable, les limites légalement établies ne peuvent être modifiées par stipulation contractuelle que dans le sens de leur augmentation. Une clause qui en va autrement encourt la nullité.

Cela étant, aux termes des Règles de La Haye d'abord, lorsque le transporteur a mis le navire en bon état de navigabilité et a procédé, de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées", il n'est tenu 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».

Ensuite, les **Règles de La Haye-Visby**, en leur article 4 (5) (a), ont des montants plus substantiels dont le calcul se fait désormais soit par colis ou unité, soit par kilogramme.

Deux critères parmi lesquels l'ayant droit à la marchandise endommagée choisira librement celui qui lui convient le mieux. Le plafond de responsabilité y est fixé à une

somme de «**10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées**», étant entendu que la limite la plus élevée est applicable.

Enfin, dans les Règles de La Haye-Visby telles que modifiées par le Protocole de 1979, non seulement les limites s'expriment en principe en droits de tirage spéciaux (**D.T.S.**) du Fonds Monétaire international, mais également elles connaissent une nette bonification. C'est ainsi que la responsabilité y est limitée à une somme qui ne peut excéder **666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées**.

B. Les limites originales des Règles de Hambourg

L'article 6 (1) (a) dispose que « ***la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou des dommages subis par Ies marchandises est limitée à une somme maximale équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.*** »

Nous avons été par la suite confrontés à un rehaussement de ces plafonds dans la Convention de Rotterdam de 2008.

C. Le sensible rehaussement sous les règles de Rotterdam

Les plafonds de réparation passent désormais à **875 D.T.S par colis ou unité** de chargement et **3 D.T.S par kg** de poids brut de marchandise perdue ou endommagée. La limitation la plus favorable au chargeur demeurant applicable comme pour les conventions précédentes.

Mais, force est de constater que le transporteur peut perdre le bénéfice de cette limitation sous certaines conditions.

Paragraphe 2 : L'exclusion des plafonds de limitation

Certaines facultés laissées au profit du chargeur permettent de faire perdre au transporteur le droit de limiter sa responsabilité. Ce procédé n'est ni plus ni moins que celui de la restauration du principe de la réparation intégrale du préjudice causé au demandeur. Le transporteur encourt la perte de son droit à limitation de responsabilité dans les cas suivants :

- La renonciation conventionnelle **(la déclaration de valeur)** qui est un mécanisme qui permet, au propriétaire de la marchandise d'obtenir, en cas de dommages (perte ou avaries), une indemnité supérieure aux plafonds (limites) prévus par les différentes conventions internationales, à condition que le montant des dommages et la valeur de la marchandise excèdent ceux-ci.

- La faute inexcusable et dol du transporteur.

Les conclusions de l'expert peuvent aussi conduire à une exonération des intervenants dans la chaine de transport de marchandise par mer ou parfois ceux-ci peuvent apporter, pour leur défense, les cas exceptés prévus par les différentes conventions internationales en la matière.

Section 4 : les cas de non responsabilité

Les causes des avaries particulières sur marchandises révélées par l'expert maritime peuvent conduire à une exonération des intervenants, soit parce qu'ils n'ont commis aucune faute ou exempt de tout reproche, soit parce qu'ils ont produit comme moyen de défense un des cas exceptés prévus par les lois internationales.

En résumé, les cas de non responsabilités sont de deux sortes :

- Les Causes d'exonération légales relatives à la cargaison et relevées par l'expert maritime ***(paragraphe 1)*** ;
- Ceux rapportés par les parties en cause pour s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur eux ***(paragraphe 2)***.

Paragraphe 1 : Causes d'exonération légale relative à la cargaison

Dans sa mission de détermination des causes et quantum des avaries, l'expert peut conclure que celles-ci sont inhérentes à la nature même de la marchandise. Ainsi les cas exceptés tenant à la cargaison sont au nombre de quatre. Néanmoins, nous pouvons regrouper ces quatre cas dans trois catégories :

- Le vice propre et vice caché à la marchandise (A) ;
- La freinte de route (B) ;
- Les fautes du chargeur (C).

A- Le vice propre et vice caché de la marchandise

Que certaines marchandises, nonobstant leur qualité supérieure et les soins actifs qui leur sont donnés, soit, par une condition inhérente à leur nature, exposées à se détériorer, et même parfois à se corrompre et à se perdre entièrement en cours de voyage ; c'est ce qui ne se voit que trop souvent. Celte condition toute spéciale à leur nature porte le nom de vice propre.

La Convention a prévu un cas d'exonération relatif aux marchandises elles même. Il s'agira en effet d'une exonération causée par l'existence d'un vice sur la marchandise pouvant être décelé ou non par le transporteur mais aussi de toute perte résultant d'un phénomène naturel propre à la marchandise.

La Convention dispose ainsi que « ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour « De la feinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ».

Premièrement, concernant le vice caché, comme son nom l'indique, le défaut le caractérisant est non apparent. Le vice caché est caractérisé à chaque fois qu'il y a altération interne de la chose, non visible à l'œil du profane et qui rend la marchandise impropre à l'usage auquel on la destine.

Le vice propre quant à lui a été défini par la Chambre Commerciale de la cour de Cassation comme une ***« tare »*** affectant la marchandise et que l'on peut définir comme ***« la***

propension à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales».

Ce cas excepté donne une grande marge de manœuvre au transporteur. Ce n'est pas nécessairement un défaut ; cela peut venir de sa nature même ou d'un principe inhérent à la marchandise. Il doit tout de même rapporter la preuve formelle de ce vice, sous peine d'engager sa responsabilité. Pour se prévaloir de son absence de faute et ainsi s'exonérer, le transporteur doit prouver que le dommage procède bien du vice propre de la marchandise.

L'apport de la preuve lui reste profitable car elle peut s'établir par tout moyen y compris par présomption. Seules les suppositions et hypothèses sont rejetées. Là aussi, le travail de l'expert est déterminant.

B- La freinte normale de route

La feinte de route a été qualifiée selon la Cour d'Appel de Bordeaux comme étant « ***une tolérance de perte due à la nature spéciale de la marchandise transportée.*** Chaque type de marchandise à un taux de freinte différent.

Tableau 1 : Quelques exemples de freinte de route pour lesquelles le transporteur demeurera en situation d'absence de faute et par conséquent non responsable

Nature des marchandises	Taux de freinte de route ou déchet de route
Huile de palme	5 ,00%
soja	2,00%
Fuel-oil	0,50%
Mais	1,00%
Plantain mur	1,00%
Fruit vert	5,00%
Ananas	5,00%
Produits manufacturés	0,20%
Banane	3,00%
Arachide	1,00%
Grains et Fruits secs	1,50%

SOURCE : Le Dico du Commerce International

Par contre, il n'y aura pas de freinte de route dans les cas suivants :

- Si les manquants ne proviennent que des sacs déchirés alors que les sacs sains ont conservé leurs poids d'origine ;
- Si les manquants supérieurs au taux de freinte reconnu. Dans ce cas, le transporteur demeurera responsable de la perte excédant le pourcentage reconnu comme normal si le transporteur n'arrive pas à prouver que la marchandise est sujette à déchet de route.

Pour les manquants supérieurs au taux de freinte, le transporteur sera responsable de la perte dépassant le pourcentage considéré comme normal

Comme en droit commun de la responsabilité, la faute de la victime peut constituer une cause d'exonération lorsqu' 'elle remplit les conditions de la force majeure ou à défaut entrainer un partage de responsabilité.

c- Les fautes du chargeur

Les fautes du chargeur permettant au transporteur de s'exonérer sont au nombre de trois .Il s'agit :

- de l'acte ou l'omission du chargeur ou propriétaire de la marchandise ;
- De son agent ou représentant ;
- De l'absence ou insuffisance d'emballage et de l'insuffisance ou l'imperfection des marques.

Au-delà de causes d'exonérations listés ci-dessus et relatives à la marchandise, il en existe d'autres qui peuvent être évoquées par les parties en cause.

Paragraphe 2 : les autres causes d'exonérations soulevées par les parties en cause

Pour se libérer de la présomption de responsabilité ou de la responsabilité pour faute pesant sur eux, en raison des dommages subis par les marchandises pendant qu'elles se trouvaient sous leur garde ou pendant leur intervention, les opérateurs peuvent évoquer un des cas excepté, toujours prévus par les conventions internationales. Il s'agit :

- La faute dans la navigation et dans l'administration du navire ;

- Les actes d'assistance et de sauvetage ;
- des faits de guerre;
- d'un arrêt ou contrainte de prince ;
- d'une restriction de quarantaine ;
- de grèves ou lock-out ;
- d'un « acte de dieu »…….

Les conclusions de l'expert maritime constituent également un élément de base sur lequel peut s'appuyer le juge pour rendre son jugement. Toutefois, force est de constater que l'exercice de l'activité expertale est confrontée à quelques problèmes qui nuisent à la bonne qualité des rapports d'expertise. Ce qui constituera l'objet de ce second chapitre.

Chapitre 2 : l'expertise judiciaire

Le terme expertise judiciaire peut être défini de plusieurs façons. Simplement, nous nous limiterons ici à une seule définition commune aux deux (2) types d'expertises (civile et pénales).

Elle peut être définie comme étant une mesure d'instruction nécessitant des investigations complexes confiées par le juge, en vertu de son pouvoir souverain d'appréciation, à un spécialiste pour qu'il l'informe sur des questions purement techniques excédant sa compétence et ses connaissances.

On connait la formule : **da mibu facta, daba tibi jus « donne-moi les faits, je te donnerai le droit »**.Mais, pour dire, donner le droit, le juge doit évaluer les faits de manière exacte. Or la diversité des domaines et la complexité de certaines affaires soumises aux juges de fond, peuvent rendre cette tâche difficile voire insurmontable.

Beaucoup de questions parmi d'autres auxquelles un juge peut être confronté et n'a pas forcement les connaissances ni le temps nécessaire pour y répondre. Pourtant cette recherche de la vérité des faits est primordiale pour les magistrats afin qu'ils puissent procéder à la qualification juridique des faits.

Ainsi le droit se trouve saisi par la technique et « les juges ont le sentiment d'être livrés à un monde de plus en plus technique dans lequel rendre la justice deviendrait aussi l'affaire de spécialistes ».

Face à cette technicisation, l'expertise judiciaire semble devenir imparable.

L'intervention de l'expert obéit à une procédure qui n'est pas trop différente de celle étudiée plus haut (**Section 1**), aussi le rapport d'expertise constitue une ressource tant pour le juge que les parties au procès (**Section 2**).Toutefois, le rapport d'expertise judiciaire a une portée limitée puisque le juge agit en toute souveraineté **(Section3).**

Nous ne saurions terminer ce travail sans mettre un accent particulier sur les différents problèmes auxquels est confrontée la profession d'expertise maritime (en

générale), lesquels constituent une menace à la bonne qualité des rapports d'expertise et tenterons d'apporter notre modeste contribution d'amélioration **(section 4).**

Section 1:La procédure d'expertise judiciaire

Le déroulement de la procédure d'expertise judiciaire se fait suivant des phases pas trop éloignées de celle amiable et contradictoire, mais avec des différences de fonds. Ses phases sont les suivantes :

- La désignation de l'expert ;
- La consignation ;
- La convocation des parties ;
- L'accedit ou réunion d'expertise ;
- Le pré rapport ;
- Les dires des parties ;
- Le rapport ;
- Le dessaisissement de l'expert.

Dans cette section, nous ne reviendrons pas sur toutes ces phases, car certaines ont déjà été traitées dans la 1 ère partie et dont les contenus sont presque les mêmes.

Ainsi, il sera question des phases de désignation et de consignation **(paragraphe1)** et enfin du dessaisissement de l'expert **(paragraphe 2).**

Paragraphe 1 : la phase de désignation et de consignation

Cette partie sera étudiée comme suit :

La désignation **(A)** et la consignation **(B).**

A- la phase de désignation

Le plus souvent, en matière civile, l'expert peut être désigné de deux façons:

- la première sur la base de l'article 145 du code de procédure civile [42]qui dispose que ***« s'il existe un motif légitime de conserver ou d'établir avant tout procès la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige, les mesures d'instruction légalement admissible peuvent être ordonnées à la demande de tout intéressé, sur requête ou en référé ».***
- la seconde c'est par l'article 232 du code de procédure civile dispose que, « ***le juge peut commettre toute personne de son choix pour l'éclairer par des constatations, par une consultation ou par une expertise sur une question de fait qui requiert les lumières d'un technicien*** ».Ainsi lorsqu'il en ressent le besoin, le juge peut décider de faire appel à un expert. C'est dans le jugement que sera inscrite la décision du juge de faire appel à un expert, ainsi que la mission qui lui est attribuée. Il peut dans certains cas être décidé de faire appel plusieurs experts mais cela est plus rare. Une fois la décision rendue et la consignation effectuée, l'expert reçoit la décision et prend connaissance de sa désignation ainsi que de sa mission.

B-La phase de consignation :

Cette phase consiste au versement d'une somme d'argent par une des parties concernée. C'est le juge qui établit le montant de cette somme dans sa décision et qui décide aussi de la partie qui devra la verser. Cette somme d'argent sert à avancer les frais qui seront engagés dans cette procédure. La partie qui a avancé la somme pourra plus tard demande, via les conclusions de son avocat, à ce que l'autre partie la rembourse.

Paragraphe 2 : le dessaisissement de l'expert

A partir du moment où l'expert a rendu son rapport, sa mission est terminée. Moins que le juge ne demande des renseignements supplémentaires, il n'a plus la possibilité de le modifier ou de convoquer à nouveau les parties. Cela a été établi le 11 février 2004 par la 3 [eme] chambre civile de la cour de cassation. Si cela n'était pas respecté, toute l'opération d'expertise serait considérée comme irrégulière.

---

[42] Code de procédure civile française

Section 2 : le rapport d'expertise : une ressource pour les avocats et le juge.

De fait, le rapport d'expertise apparait comme un réservoir d'idées à l'intérieur duquel les juges et les avocats des parties à un litige porté devant une juridiction piochent un certain nombre d'éléments. Ainsi en tant que requérant, la décision expertale peut constituer une source exclusive pour le juge **(paragraphe 1)** et aussi une ressource stratégique pour les avocats **(paragraphe 2).**

Paragraphe 1: le rapport d'expertise : une ressource exclusive pour le juge

Il arrive de rencontrer des dossiers dans lesquels le magistrat renonce d'emblée à toute discussion, à toute position critique par rapport aux résultats de l'expertise. Alors qu'il pourrait avoir prise sur le rapport, qu'il pourrait interroger certains raisonnement, certains chiffrages, le juge entérine purement et simplement la parole expertale et fait d'elle la source constitutive de la decision.Il s'abstient de discuter ou d'évaluer les affirmations du technicien, certainement plus par habitude que par principe. En effet, ce cas de figure correspond le plus souvent à des dossiers de routine ***« le pain quotidien »*** de la justice, relatifs à des litiges stéréotypés.

C'est ainsi la continuité entre le juge et l'expert qui est souligné. L'arbitraire du premier s'exerce pour couvrir la parole du second dont il reprend mot pour mot et chiffre pour chiffre les conclusions. Cette reprise se fait naturellement dans la mesure où l'expert est en quelque sorte l'œil et l'oreille du magistrat, son correspondant sur les lieux. Ainsi à travers les conclusions de son expert, le juge peut prononcer sa décision consistant soit à rendre une partie responsable des avaries, à une responsabilité partagée, une responsabilité partielle (en cas de faute de la victime), ou encore à une exonération totale des parties en cause.

Quoi qu'il en soit, le magistrat limite ici volontairement sa liberté d'action. En validant l'expertise, il renonce exercer son pouvoir d'arbitrage. Toujours acteur de la décision et détenteur officiel du pouvoir de décider, il se place dans une position quasi administrative de ratification d'une solution qui lui est fournie « ***clef en main*** ».

Cependant, il faut signaler que le juge n'est pas lié par les conclusions de l'expert. Le rapport d'expertise sert à éclairer le juge dans ses prises de décisions.

Paragraphe 2 : Le rapport d'expertise : une ressource stratégique pour les avocats des parties

Le rapport d'expertise constitue est excellent moyen au service des avocats des parties dans la défense des intérêts de leurs clients devant les tribunaux.

Le rôle de l'avocat n'est pas d'établir une vérité certaine, une vérité démontrée, une vérité irréfutable. Il n'est que d'obtenir l'adhésion momentanée des juges, exprimé dans un jugement qui énonce une vérité judiciaire suffisante à la satisfaction de l'avocat. Ainsi à travers les conclusions de l'expert, les avocats peuvent défendre leurs prétentions afin d'obtenir soit une condamnation de l'autre partie, un abandon des charges ou encore un partage de responsabilité entre intervenants.

Toutefois, le rapport d'expertise a une portée limitée à l'égard du juge en raison du principe de la libre appréciation du juge.

Section 3 : la force probante du rapport d'expertise judicaire

Véritable moyen de preuve et argument de taille dans la défense des prétentions des parties, les conclusions expertales constituent un élément de poids pour le juge. Toutefois, les conclusions de l'expert ont une portée limitée à l'endroit du juge, en raison du principe de la libre appréciation souveraine, car le juge est libre de s'en servir ou non **(paragraphe1)**, mais dans la pratique, il est rare pour le juge d'outre passer les conclusions de l'expert **(paragraphe 2).**

Paragraphe 1 : L'évaluation des faits allégués

- Théoriquement, n'ayant aucune force spéciale comme tous les autres moyens de preuves, l'avis de l'expert ne lie pas le juge. "*Les juges restent les appréciateurs souverains des faits comme des résultats de l'expertise: ils doivent se prononcer sur tous les points qui sont affirmés par l'expert, d'après leur intime*

conviction." Le rapport d'expertise constitue un simple renseignement dont la justice tire des conséquences après l'avoir apprécié.

- Il incombe au juge d'estimer la crédibilité des raisonnements de l'expert, la pertinence des conclusions et leurs conséquences à la lumière de l'état de fait à juger. Pour ce faire, il s'appuie notamment sur la cohérence du rapport et l'absence de contradiction, la logique du raisonnement ou encore la concordance du rapport avec l'avis doctrinal majoritaire. Une fois reconnu, l'avis de l'expert est considéré comme exact et convaincant.

Toutefois, cette tâche est particulièrement ardue pour le juge du fond qui recourt justement au spécialiste pour lui fournir les explications qu'il ignore.

Ainsi, la nécessité d'avoir l'intime conviction implique que le magistrat peut en énonçant les motifs le justifiant – s'écarter en totalité ou en partie de l'avis de l'expert.

Cependant, l'expérience démontre que ce postulat est purement théorique au vu de la difficulté, pour un juriste, d'appréhender les considérants scientifiques et techniques.

Paragraphe 2 : La difficulté pour le juge de s'écarter du rapport d'expertise

L'expertise judiciaire apparaît comme un moyen adéquat de découvrir la vérité matérielle en découvrant et/ou en appréciant une preuve ou un indice.

La raison qui fonde l'appel à un spécialiste et l'axiome théorique sur l'absence d'autorité du rapport d'expertise ne se situe pas dans une logique sans faille. Il est en effet paradoxal de recourir à un expert par manque de compétence et de pouvoir, lors de la formation de l'intime conviction, dénier la fiabilité d'un rapport d'expertise fondé justement sur les aptitudes professionnelles du spécialiste. D'autant plus que le juge souhaitant s'écarter des conclusions de l'expert doit le justifier alors même qu'il n'a pas les connaissances spéciales permettant de contrer l'avis éclairant l'état de fait technique ou scientifique. Sur le plan intellectuel, il est inconcevable de réfuter les résultats de l'expertise alors que leur contenu échappe clairement à la faculté d'examen du juge. C'est pourquoi, en réalité, l'expertise a une valeur accrue dont le juge ne peut s'éloigner qu'en cas de justes motifs difficilement réunis.

En toute logique, si des faits ou indices cruciaux font naître un doute sur la crédibilité du rapport d'expertise, le juge doit réfuter la valeur probante de cette preuve. En effet, en se fondant sur une expertise non concluante – notamment parce qu'elle contient des informations contradictoires, lacunaires ou erronées, ou lorsque l'opinion de l'expert est indéfendable ou encore parce qu'après désignation, il s'avère que l'expert n'a pas les connaissances requises, le juge apprécie arbitrairement une preuve et peut décider de ne pas en tenir compte dans ses jugements.

Section 4: Quelques problèmes affectant la bonne qualité des rapports d'expertise et pistes de solutions d'amélioration

La profession d'expertise maritime est de plus en plus confrontée à des problèmes qui nuisent à la bonne qualité du travail des experts **(paragraphe 1).** Nous tenterons, à travers cet écrit, apporter notre pierre à l'amélioration de cette activité, indispensable au transport de marchandises et à toutes les activités économiques **(paragraphe 2).**

Paragraphe 1 : les problèmes liés à l'exercice de la profession expertale

Nous avons vu plus haut que l'expert, en tant que technicien doit accomplir en toute objectivité et impartialité sa mission. Mais souvent, il arrive que ces principes soient mis en jeu en raison de la rude concurrence sur le marché (1) et des exigences parfois démesurées des requérants (2), touchant de plein fouet à la qualité des conclusions expertales.

1- La recrudescence des cabinets d'expertise : un fléau à l'impartialité et à l'objectivité des experts

On doit quand même faire une remarque générale. Il y a une sorte de confusion en pratique : un expert, par définition doit être indépendant et objectif, si c'était aussi vrai en pratique, un joint Survey dans le sens strict, d'un expert qui fait les constatations pour les deux parties ne serait pas un problème.

En pratique, chaque partie prend un expert pour représenter son intérêt. Il est très rare qu'on trouve un expert qui représente tous les intérêts. Chaque expert, celui de

l'assureur, du manutentionnaire, du consignataire…., va chercher naturellement à défendre les intérêts de son client et ceux-ci sont en général opposés. Par exemple, l'expert du bord fera toujours de son mieux pour minimiser les pertes ou avaries subies par la cargaison afin d'atténuer au maximum la responsabilité du transporteur.

Par contre celui du manutentionnaire essaiera toujours de minorer la proportion de marchandises dommages assez fréquents qui surviennent pendant le déchargement, lors du séjour à quai ou dans les entrepôts du manutentionnaire.

Les parties sont apparemment méfiantes peut-être ont-ils raison de l'être ?

C'est vrai qu'en théorie les experts doivent être objectifs et indépendants, mais presque partout les experts sont des gens qui travaillent sous le statut d'indépendant. Ils dépendent donc du travail qu'ils reçoivent, leurs mandataires sont leurs employeurs. En fait ils dépendent de leurs clients, si les clients sont contents (et ils ne le sont que quand le rapport de l'expert est favorable à leur point de vue et intérêt), ils lui donneront encore du travail. Dans le cas contraire, ils vont ailleurs, car il y a plus qu'assez de candidats.

Dans le cas de l'expertise maritime, la concurrence tue l'indépendance et donc l'objectivité des experts maritimes.

En pratique, les experts doivent donc se battre pour garder leurs clients, tout en maintenant un degré d'objectivité respectable.

Il est très difficile d'atteindre et de maintenir cet équilibre entre indépendance, objectivité et le besoin de faire survivre le bureau d'expertise maritime.

Par exemple, pour un expert qui représente le transporteur, la tentation peut être très grande, en cas de deux causes du dommage, la première en fait, la cause la plus importante, mais pas en faveur de son client, c'est-à-dire attribuable au transporteur et l'autre cause, accessoire mais attribuable à l'intérêt de la cargaison, d'écrire son rapport d'une telle façon que la cause, qui en fait la cause accessoire parait comme la cause essentielle.

Le rapport de l'expert doit être décrit objectivement et donner une impression complète surtout dans les expertises de marchandises endommagées, le rapport de l'expert est un document d'importance primordiale.

Pour exemple pour les assureurs, c'est le seul élément de preuve, sur lequel ils doivent déterminer l'étendue de leur responsabilité.

2- Les exigences des mandataires : un frein souvent à l'impartialité et à l'objectivité des experts maritimes

En raison des intérêts économiques en jeu d'une part et des questions de responsabilité d'autre part, les mandataires ont tendance à commettre trop souvent des experts dont les conclusions leur seraient favorables. Cela constitue un danger à l'indépendance du technicien dont les conclusions seraient en quelque sorte biaisées, car elles ne seraient plus impartiales. Par exemples :

- Pour un expert mandaté par l'assureur facultés, il aimerait que son expert mette en cause le transporteur ou le manutentionnaire pour les dommages survenus aux marchandises dans le but de préserver ses chances de recours contre ceux-ci ou encore à ce que les causes révélées par l'expert entrent dans la liste des exclusions de garantie lorsque le montant des dommages est important (assureur véreux).
- Pour un expert sollicité par le transporteur, ce dernier voudra toujours que sa responsabilité soit mise hors de cause, en évoquant par exemple un cas de non responsabilité....

Paragraphe 2 : Quelques pistes de solutions pour assurer une meilleure impartialité et objectivité des conclusions expertales

Pour assurer une meilleure qualité de la profession d'expertise maritime, profession incontournable pour déterminer les causes et quantum des avaries et par la même occasion situer les responsabilités, il faut un réel retour aux règles déontologiques d'une part, mais aussi une prise de conscience par toutes les parties en présence (**B**).

A-Retour aux grands principes de la profession

Face à une tentation aussi grande, en raison de la vive concurrence, dans le secteur, laquelle constitue un danger de premier ordre aux principes et obligations fondamentaux de l'activité expertale, un grand retour aux règles de qualité s'impose.

De même, les experts doivent avoir à l'esprit que leurs conclusions constituent un élément de preuve dont peut dépendre la responsabilité ou la non responsabilité d'un intervenant, dans un environnement ou les capitaux en jeux sont énormes.

Ainsi dans la mesure du possible, le rapport ne doit contenir que des informations concernant les faits. Chaque opinion émise par l'expert doit pouvoir être soutenue par les faits.

B-Nécessité d'une prise de conscience par les acteurs

L'expert doit avoir à l'esprit que ces conclusions constituent un moyen de preuve aussi bien entre les parties que devant le juge et dont pourraient dépendre la suite du litige.

Il doit toujours avoir à l'idée ces grands principes et non chercher à faire plaisir un des intervenants à l'opération de transport.

De même les requérants doivent mandater les expert en raison de leur qualité en terme d'objectivité et d'impartialité au détriment des conclusions en leur faveur. Leurs objectifs doit être en premier lieu de connaitre les causes et étendues des avaries et non chercher à faire pencher en leur faveur les opinions de l'expert.

Conclusion générale:

D'une manière générale, le transport maritime de marchandise est une activité assez complexe en raison des différents aléas qui l'entourent. L'acheminement à bon port des marchandises n'est pas une activité assurée au départ malgré l'importance des progrès réalisés en matière de prévention des risques. Dans la plupart des cas, les dommages survenus aux marchandises entraineront la mise en cause d'un ou de plusieurs intervenants lesquels seront appelés à réparer le dommage subi par le chargeur. Mais au préalable, il faudra non seulement déterminer les causes mais aussi et surtout l'entendue des dommages, condition sine qua non pour engager la responsabilité de celui sous la garde de laquelle la marchandise se trouvait au moment de la survenance des dommages.

Mais l'intervention de plusieurs operateurs dans la chaine de transport pose un problème particulier : comment situer la responsabilité d'un ou de plusieurs d'entre eux dans la survenance des avaries particulières.

Face à ce dilemme et à celui lié à la détermination de l'importance des dommages, les différentes parties impliquées dans le processus d'acheminement des marchandises sollicitent l'intervention d'un technicien indépendant communément désigné « expert maritime ».

Il arrive très souvent que les parties ne parviennent pas à trouver une issue amiable à leur litige, malgré les conclusions de l'expert et saisissent par la même occasion la juridiction compétente. Le juge, n'étant pas un spécialiste du transport maritime, peut confier à un expert parmi ceux agréés près des cours et tribunaux, la charge d'apporter les éléments techniques dont ils pourraient s'inspirer pour rendre sa décision sans que cela ne soit une imposition pour lui.

Ainsi le transport maritime constitue un terrain de prédilection pour l'intervention des experts, tant les avaries maritimes sont nombreuses et les conflits auxquels elles donnent lieu sont complexes, ce qui donne à l'expert un rôle important.

L'intervention de l'expert aussi bien au stade amiable et contradictoire qu'au stade judiciaire obéit à un certain nombre de procédures qui sont indispensable pour assurer la bonne qualité du travail expertal.

Ses conclusions aboutissent généralement, soit à un cas de responsabilité unique, soit d'une responsabilité partagée ou encore à des cas de non responsabilité.

Il intervient à la demande des donneurs d'ordres du monde maritime.

En définitive, on doit aussi savoir qu'un expert comme tout autre expert est un technicien, pas un juriste, ce n'est pas à lui de dire le droit. Il situe seulement les responsabilités

Bibliographie

*** Ouvrages :**

- ERNEST ASSAMOI ANASSE, « l'assurance maritime et transport dans les pays de la CIMA : aspects juridiques et techniques »
- INNOCENT FK, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique », Les Cahiers de droit, vol. 41, n° 4, 2000, p. 685-743
- RODIÈRE R., « Droit des transports », Sir., 1977,

*** Mémoires, thèses :**

- ADIL H, « La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement: causes d'exonération et limitation légales», mémoire de master en Droit des affaires, sous la direction de LEFEBVRE Guy, Université de Montréal, Faculté des études supérieures,
- Melanie Moukoutou Renamy « Expertise maritime dans la chaine de transport international » IPE Dakar - Master 2 2010

Annexes

Annexe 1 : Les différents termes de vente internationale (Incoterms) :

- Le terme **E**, EXW : selon ce terme, le vendeur met les marchandises à la disposition de l'acheteur dans les locaux du vendeur. ExWork, en français signifie à l'usine. Lorsque le contrat de vente de marchandises a été conclu selon ce terme, le vendeur, une fois que la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au lieu de vente, a rempli à son égard son obligation de livraison. Il n'est responsable pas du chargement de la marchandise dans le navire désigné par l'acheteur. Il ne conclut aucun contrat de transport, ni aucun contrat d'assurance.

- Viennent ensuite les termes **F** : où le vendeur est appelé à remettre les marchandises à un transporteur désigné par l'acheteur (FAS, FOB….).Par cette vente, le vendeur s'engage à livrer la marchandise à bord du navire désigné par l'acheteur. A partir de cet instant, la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur. C'est à l'acheteur de conclure à ses frais le contrat de transport et l'assurance.

- En troisième position viennent les termes **C** : où le vendeur doit conclure le contrat de transport mais sans assumer le risque de perte et de dommage aux marchandises (CIF, CIP…..).Dans ce cas, le vendeur doit payer les frais nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Mais les risques de perte et de dommage à bord du navire sont à la charge de l'acheteur qui doit soigner l'assurance.

- Enfin les termes **D** laissent à la charge du vendeur tous les coûts et risques qu'entrainent l'acheminent des marchandises jusqu'au lieu de destination prévu (DAF, DES, DEQ…..).

Annexe 2 : La déchéance au droit à la limitation de responsabilité du transporteur maritime

1-Renonciation conventionnelle : la déclaration de valeur

Le mécanisme de la déclaration de valeur permet, à l'ayant droit des marchandises d'une valeur supérieure à la limitation légale des plafonds des conventions pertinentes, de s'en substituer en mentionnant un montant expressément aux documents contractuels. Dès lors la déclaration de valeur permet au chargeur de se protéger de la limitation de réparation. Toutefois il est clair que l'indemnité due ne peut en aucun cas dépasser la valeur déclarée. La déclaration portera ainsi sur la valeur de la marchandise et permettra au chargeur de voir sa réparation augmentée en raison de la valeur de la marchandise. Ce qui semble être un procédé plus que justifiable dans la mesure où accorder la limitation de responsabilité au transporteur, sans considération de la valeur de la marchandise serait une aberration.

Le principe de la déclaration de valeur a été institué dès la convention de La Haye de 1924 par son article 5. Celui-ci fut repris par la convention des Règles de Hambourg en son article 6 alinéas 4 relatif aux limites de responsabilité. Ainsi que par la convention sur les Règles de Rotterdam en son article 59 alinéa 1. Le mécanisme est d'ailleurs resté inchangé au fur et à mesure de celles-ci. Mais cette déclaration n'est pas totalement dépourvue de formalisme.

Certaines formes sont à respecter pour que la déclaration soit effective. Le chargeur doit en effet la porter expressément au contrat de transport mais le transporteur ainsi que l'assureur de celui-ci doivent également l'accepter. Par cette acceptation, la valeur déclarée constituera la limite de l'indemnité due par le transporteur et son assureur. Il apparait clairement que cette faculté de pouvoir contrecarrer les plafonds de réparation au bénéfice du chargeur est extrêmement défavorable au transporteur. Le transporteur qui jouissait d'une réparation légale limitée se retrouve obligé de réparer le dommage pour la totalité de la valeur de celui-ci. Dès lors le privilège accordé au transporteur s'estompe. Mais le transporteur n'est néanmoins pas tenu d'une obligation de conseil envers le chargeur quant à la nécessité d'une telle déclaration. Ce qui fait que le chargeur, peu avisé peut passer outre cette déclaration et de fait laisser au profit du transporteur le bénéfice de la limitation de réparation.

Toutefois, malgré que cette faculté soit accordée comme un droit au profit du chargeur, celui-ci doit tout de même régler un fret plus élevé en raison de la déclaration. Aucun texte ne fait d'ailleurs mention d'un quelconque supplément comme représentant la contrepartie de l'annulation des limites d'indemnité. La jurisprudence considérant que le versement d'une telle contrepartie ne devrait pas être envisagé comme une condition de l'acceptation par le transporteur de la déclaration. Dès lors une question légitime peut se poser : Le bénéfice d'un droit doit-il être soumis à un paiement pour pouvoir en bénéficier?

La question divise les auteurs du milieu. L'on pourrait logiquement dire que non mais comme soulignent d'autres auteurs, le paiement d'un fret supérieur en cas de déclaration de valeur résulte d'un usage maritime auquel on ne peut déroger. De fait de cet usage, le paiement ne peut être remis en cause et demeure valable. Mais la conséquence est qu'au vu d'un paiement supplémentaire à la charge du chargeur, celui-ci décide généralement d'avoir recours aux polices d'assurance et de ce fait renoncer à son droit.

Néanmoins, si déclaration en bonne et due forme il y a et que le transporteur ne conteste pas la valeur déclarée, celle-ci produira ses effets en servant d'unique base de calcul du montant de la réparation à la charge du transporteur une fois que sa responsabilité sera établie. Mais le transporteur dispose tout de même de la faculté de pouvoir contester

cette déclaration de valeur en apportant la preuve que la valeur réelle de la marchandise ne correspond pas à celle mentionnée sur la déclaration du chargeur. Dans le cas où la déclaration de valeur est supérieure à la valeur de la marchandise, une telle faute vaudra fraude traduisant la mauvaise foi du chargeur dans le seul intérêt d'obtenir une indemnité supérieure au montant réel du préjudice.

2- Abstraction légale : faute inexcusable et dol du transporteur :

L'abstraction légale des plafonds de limitation s'entend comme une déchéance entrainant la perte du droit à limitation par le transporteur. Cette déchéance est imprévisible au moment de la conclusion du contrat de transport car celle-ci dépendra d'un fait fautif du transporteur durant l'exécution de son obligation. Dès lors, la déchéance apparait clairement comme une sanction vis à vis du transporteur. Cette déchéance peut s'opérer de deux manières différentes, soit par le dol du transporteur, soit par la faute inexcusable.

- Le dol en transport maritime est décrit comme étant une faute commise avec l'intention de causer le dommage. De fait, les événements constituant un dol peuvent être un chargement en pontée irrégulier ou un déroutement déraisonnable.
- La faute inexcusable s'entend comme l'action téméraire d'un transporteur maritime qui avait conscience qu'un dommage en résulterait et s'apprécie par comparaison à un comportement raisonnable d'un transporteur Néanmoins les rédacteurs se sont rendus compte de cette divergence de position et ont essayé d'y pallier dès le protocole modificatif de 1968 de la Convention de Bruxelles de 1924.
-

Les Règles de Hambourg par l'article 8 (1) ont également repris ce modèle en accordant la déchéance par le dol ou la faute inexcusable : « 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 ».

Enfin la convention des règles de Rotterdam en a fait de même en reprenant une formule analogue : « Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement » .

Toutefois, il incombe au demandeur de prouver la témérité du transporteur ou son intention de provoquer le dommage par tous moyens comme il est de règle en matière commerciale

Table des matières

DEDICACES i
REMERCIEMENTS ii
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS iii
GLOSSAIRE DE L'ETUDE iv
LISTE DES TABLEAUX vi
RESUME vii
ABSTRACT viii
SOMMAIRE ix
Introduction Générale 1
TITRE I : L'expert maritime dans la phase de constatation des avaries particulières 7
Chapitre I : les parties susceptibles de commettre l'expert maritime 8
Section 1 : les parties au contrat de vente de marchandises 8
Paragraphe 1 : Les notions de chargeur et d'expéditeur de marchandises 8
Paragraphe 2 : l'intérêt du chargeur et de l'expéditeur de diligenter une expertise maritime 10
Section 2: l'assureur facultés 13
Paragraphe 1 : l'assurance des marchandises transportées par voie maritime 14
Paragraphe 2 : les principales raisons pour l'assureur facultés de diligenter une expertise maritime 15
Section 3 : Le transporteur maritime et le commissionnaire de transport 16
Paragraphe 1 : Notions de transporteur maritime et de commissionnaire de transport 16
Paragraphe 2 : les principales raisons d'une expertise par le transporteur et le commissionnaire de transport 17
Section 4 : L'entreprise de Manutention ou l'acconier 19
Paragraphe 1 : la notion d'entreprise de manutention et d'acconier 20
Paragraphe 2 : l'intérêt d'une expertise maritime des marchandises pour l'entreprise de manutention ou l'acconier 20
Chapitre II : La conduite d'une mission d'expertise maritime 22
Section 1 : La nomination de l'expert maritime 22
Paragraphe 1 : la nomination de l'expert découlant d'un contrat 22
Paragraphe 2 : la nomination de l'expert par acte unilatéral des intervenants 24
Section 2 : Indentification et Convocation des parties en vue d'une expertise maritime 25
Paragraphe 1 : l'identification des parties prenantes par l'expert maritime 25
Paragraphe 2 : la lettre de convocation des parties 26
Section 3 : la phase de constatation des avaries ou procédures de l'expertise. 27
Paragraphe 1 : les conditions relatives à l'accès au port 27
Paragraphe 2 : la phase de constatation 28
Section 4: L'établissement d'un rapport d'expertise 33

Paragraphe 1 : le pré-rapport 33
Paragraphe 2 : le rapport définitif 34
TITRE II : Le rapport d'expertise maritime : un élément de poids dans la répartition des responsabilités entre les parties en cause 36
Chapitre I : Les différents cas de responsabilités révélés par l'expert maritime 37
Section 1 : Responsabilité des avaries particulières imputable à un intervenant à l'opération de transport 37
Paragraphe 1 : la responsabilité des avaries incombant à l'entrepreneur de manutention. 38
Paragraphe 2 : la responsabilité des avaries incombant au transporteur maritime 40
Section 2 : la responsabilité des avaries particulières incombant à plusieurs Intervenants 42
Paragraphe 1 : Pertes dues au navire « transporteur maritime » 42
Paragraphe 2 : Pertes imputables à la manutention 43
Section 3 : la limitation de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire 44
Paragraphe 1 : les limites prévues par les différentes conventions internationales 45
Paragraphe 2 : L'exclusion des plafonds de limitation 47
Section 4 : les cas de non responsabilité 47
Paragraphe 1 : Causes d'exonération légale relative à la cargaison 48
Paragraphe 2 : les autres causes d'exonérations soulevées par les parties en cause 50
Chapitre 2 : l'expertise judiciaire 52
Section 1:La procédure d'expertise judiciaire 53
Paragraphe 1 : la phase de désignation et de consignation 53
Paragraphe 2 : le dessaisissement de l'expert 54
Section 2 : le rapport d'expertise : une ressource pour les avocats et le juge. 55
Paragraphe 1: le rapport d'expertise : une ressource exclusive pour le juge 55
Paragraphe 2 : Le rapport d'expertise : une ressource stratégique pour les avocats des parties 56
Section 3 : la force probante du rapport d'expertise judicaire 56
Paragraphe 1 : L'évaluation des faits allégués 56
Paragraphe 2 : La difficulté pour le juge de s'écarter du rapport d'expertise 57
Section 4: Quelques problèmes affectant la bonne qualité des rapports d'expertise et pistes de solutions d'amélioration 58
Paragraphe 1 : les problèmes liés à l'exercice de la profession expertale 58
Paragraphe 2 : Quelques pistes de solutions pour assurer une meilleure impartialité et objectivité des conclusions expertales 60
Conclusion générale: 62
Bibliographie 64
Annexes 65
Table des matières 68