

2024-03

# L'assurance obligatoire des facultés à l'importation en droit burundais

Ndikumana, Elvis

UB, FSPJ

---

<https://repository.ub.edu.bi/handle/123456789/2041>

*Téléchargé depuis le dépôt institutionnel officiel de l'Université du Burundi*

UNIVERSITE DU BURUNDI

FACULTE DES SCIENCES POLITIQUES ET JURIDIQUES  
MASTER EN DROIT JUDICIAIRE

---



L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES A L'IMPORTATION  
EN DROIT BURUNDAIS

Par :

Elvis NDIKUMANA

Mémoire

présenté et soutenu publiquement en vue de l'obtention du Diplôme de  
Master en Droit judiciaire

---

**Sous la direction du :**

Directeur : Dr. Frédéric NTIMARUBUSA

Co-directeur : Pr. Jean Marie BARAMBONA

Bujumbura, Mars 2024

**MEMBRES DU JURY**

Président : Dr. Pacifique NIYONZIGIYE  
Directeur : Dr. Frédéric NTIMARUBUSA  
Co-directeur : Pr. Jean Marie BARAMBONA  
Secrétaire : Dr. Bonaventure NTAHIRAJA

**DEDICACE**

A nos père et mère ;

A nos frères et sœur ;

A notre regrettée sœur ;

A notre regrettée tante paternelle.

**REMERCIEMENTS**

Au moment où nous terminons ce travail de recherche, nous avons un plaisir d'exprimer nos sentiments de remerciement et de gratitude à toutes les personnes et institutions qui ont contribué à sa réalisation.

Nos sentiments de reconnaissance vont à l'endroit de tous ceux qui m'ont enseigné depuis l'école primaire jusqu'à la fin de nos études secondaires. A tous les professeurs de la faculté des sciences politiques et juridiques, département de droit pour la formation dont ils nous ont dotés, nous disons merci. Nous remercions sincèrement nos professeurs Frédéric NTIMARUBUSA et Jean Marie BARAMBONA qui, malgré leurs nombreuses occupations, ont accepté de diriger ce mémoire et dont les sages et pertinents conseils ont été d'une importance capitale pour son élaboration.

Nous rendons particulièrement hommage au professeur Feu Dr Laurent NZOSABA, qui était au début de notre travail, directeur de mémoire. Que son âme repose en paix.

Nous ne pouvons pas oublier toutes personnes qui ont contribué financièrement ou moralement à notre formation mais qui ne se retrouvent pas malheureusement sur cette page.

---

**RESUME**

Le sujet intitulé « *L'assurance obligatoire des facultés à l'importation en droit burundais* » porte d'une part, sur la formation et l'exécution du contrat d'assurance facultés et d'autre part, sur les contours de l'indemnisation en assurance facultés à l'importation.

En ce qui concerne la formation et l'exécution du contrat d'assurance facultés, on a passé en revue les conditions exigées pour qu'il y ait un contrat valable en l'occurrence le consentement de la partie qui s'oblige, la capacité de contracter, l'objet et la cause licite. Si l'une de ces conditions fait défaut, le contrat n'est pas valable. Si toutes ces conditions sont réunies, il reste à honorer pour les contractants leurs engagements en vue d'une bonne exécution de la convention. Celle-ci nécessite un certain nombre d'actes qui incombent tantôt à l'expéditeur, tantôt au transporteur et enfin au destinataire. L'expéditeur est tenu de remettre les marchandises au transporteur; de les emballer ; de les étiqueter ; de les déclarer ; de les charger et de payer le prix du transport. Le transporteur, quant à lui, a des nombreuses obligations: d'abord la prise en charge de la marchandise, ensuite le déplacement et enfin la livraison de celle-ci. Les obligations du destinataire sont enfin moins nombreuses par rapport à celles du transporteur ou de l'expéditeur des marchandises. Ce sont notamment le paiement du prix du transport si ce n'est pas l'expéditeur qui a payé, le déchargement et la livraison des marchandises.

S'agissant des contours de l'indemnisation en assurance facultés, un commerçant importateur des marchandises assurées doit être indemnisé suivant le principe indemnitaire. En d'autres termes, si le sinistre survient, l'assureur est tenu de payer une indemnité d'assurance.

Toutefois, l'assuré ne peut retirer aucun bénéfice de l'existence du contrat d'assurance, c'est-à-dire qu'il ne peut jamais prétendre à une indemnisation supérieure au préjudice subi. Si la marchandise assurée est avariée, l'assuré dispose d'un droit de réclamer une indemnité auquel l'assuré obtient la totalité d'une prestation convenue à la seule condition de céder à l'assureur la propriété de choses sauvées.

---

---

**ABSTRACT**

The subject, entitled "Compulsory insurance of import faculties under Burundian law", deals on the one hand with the formation and performance of the faculties insurance contract and on the other hand with the contours of compensation under import faculties insurance.

With regard to the formation and performance of a facultative insurance contract, we have reviewed the conditions required for a valid contract, namely the consent of the obliging party, the capacity to contract, the object and the lawful cause. If one of these conditions is missing, the contract is not valid. If all these conditions are met, the contracting parties still have to honour their commitments in order to perform the agreement properly. This requires a number of actions, some of which are the responsibility of the consignor, some of which are the responsibility of the carrier, and some of which are the responsibility of the consignee. The sender is responsible for handing over the goods to the carrier, packing them, labelling them, declaring them, loading them and paying the carriage charge. The carrier, on the other hand, has a number of obligations: firstly, to take charge of the goods, then to move them and finally to deliver them. The recipient's obligations are fewer than those of the carrier or the sender of the goods. These include payment of the carriage charge, if not paid by the sender, and unloading and delivery of the goods.

With regard to compensation in facultative insurance, a merchant who imports insured goods must be compensated according to the indemnity principle. In other words, if a loss occurs, the insurer is obliged to pay an insurance indemnity.

However, the insured cannot derive any benefit from the existence of the insurance contract, i.e. he or she can never claim compensation greater than the loss suffered. If the insured goods are damaged, the insured has the right to claim compensation, and the insured obtains the full agreed benefit on the sole condition that he transfers ownership of the salvaged goods to the insurer.

---



---

**TABLE DES MATIERES**

<b>MEMBRES DU JURY</b> .....	<b>i</b>
<b>DEDICACE</b> .....	<b>ii</b>
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>iii</b>
<b>RESUME</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>vi</b>
<b>LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS</b> .....	<b>x</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>xi</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	<b>1</b>
1. Etat des lieux de la question dans la doctrine .....	2
2. Problématique .....	3
3. Intérêt du sujet .....	4
4. Questions de recherche .....	4
5. Hypothèses.....	4
6. Méthodologie.....	5
7. Plan de recherche.....	5
<b>CHAPITRE 1<sup>er</sup>. LA FORMATION ET L'EXECUTION DU CONTRAT</b>	
<b>D'ASSURANCE FACULTES</b> .....	<b>6</b>
Section 1. Le fondement de l'obligation d'assurance facultés .....	6
§ 1 <sup>er</sup> . La notion d'assurance facultés.....	6
§ 2. Le fondement de l'obligation de l'assurance facultés.....	7
§3. Les intervenants contractants .....	8
A. L'assuré .....	8
B. Le souscripteur .....	8
C. L'assureur .....	8
Section 2. Les sortes d'assurances.....	9
§ 1 <sup>er</sup> . La garantie de franc d'avaries particulières « F.A.P ».....	9
§ 2. La garantie tous risques, « T.R» .....	10
Section 3. La formation et la preuve du dommage d'un contrat d'assurance facultés .....	11
§1 <sup>er</sup> . Le consentement dans le contrat d'assurance .....	11
§2. La capacité de contracter une assurance .....	12

§ 3. L'objet du contrat d'assurance .....	13
§ 4. La cause du contrat d'assurance .....	14
§5. La preuve du dommage au sein du contrat d'assurance facultés .....	14
A. Le certificat d'avaries .....	15
B. L'état différentiel (les certificats de douane).....	16
Section 4. L'exécution du contrat d'assurance facultés en matière de transport.....	16
§ 1 <sup>er</sup> . Les obligations de l'expéditeur .....	16
A. La remise des marchandises au transporteur .....	16
B. Les obligations de l'expéditeur en matière d'emballage .....	17
C. Les obligations de l'expéditeur en matière d'étiquetage .....	18
D. L'obligation de l'expéditeur en matière de déclaration.....	18
E. Les obligations de l'expéditeur en matière de chargement.....	19
F. Les obligations de paiement du prix du transport .....	19
§ 2. Les obligations du transporteur.....	20
A. La prise en charge de la marchandise.....	20
B. Le déplacement de la marchandise .....	21
C. La livraison des marchandises .....	22
1. La notion de livraison .....	22
2. Les conséquences en cas du refus de prendre livraison.....	23
§ 3. Les droits et obligations du destinataire.....	24
A. Les droits .....	24
B. Les obligations.....	25
1. Le paiement du prix .....	25
2. Le déchargement des marchandises .....	26
3. La livraison des marchandises .....	26
Conclusion du premier chapitre .....	28
<b>CHAPITRE II : LES CONTOURS DE L'INDEMNISATION EN ASSURANCE</b>	
<b>FACULTES A L'IMPORTATION .....</b>	<b>29</b>
Section 1. Le principe indemnitaire.....	29
§ 1 <sup>er</sup> . La valeur assurée .....	30
A. L'identité de l'intérêt assuré .....	30
B. L'identité du risque assuré.....	30
C. La simultanéité des couvertures .....	30

D. La pluralité des assureurs .....	30
E. Le dépassement de la valeur assurable par le total des valeurs assurées .....	31
§ 2. La fixation de l'indemnité.....	31
A. La fixation de l'indemnité en cas de sinistre total.....	31
B. La fixation de l'indemnité en cas de sinistre partiel.....	31
§ 3. La limitation légale du principe indemnitaire en cas d'assurances excessives.....	33
A. La surassurance frauduleuse.....	33
B. La surassurance non frauduleuse .....	33
C. La surassurance cumulative.....	33
§ 4. La base de calcul : « colis ou unité » .....	35
Section 2. La détermination de l'indemnité de l'assurance des facultés .....	36
§ 1 <sup>er</sup> . Les avaries .....	36
A. La notion d'actions d'avaries .....	37
B. Les types d'avaries et leurs règlements .....	37
a. Les avaries particulières.....	38
1. Le calcul du préjudice .....	38
2. Les modes de calcul .....	39
b. Les avaries-frais.....	40
1. Des frais de retour .....	40
2. Des frais de réparation .....	41
c. Les avaries communes .....	41
1. Les marchandises assurées pour leur valeur au jour et au lieu de départ .....	42
2. Les marchandises assurées pour leur valeur destination.....	43
C. Les éléments d'avaries communes .....	43
1. Le péril.....	44
2. L'acte intentionnel.....	44
3. Le succès de l'entreprise.....	44
D. L'exercice du droit d'avaries.....	45
a. La constatation et évaluation du dommage.....	45
1. La souscription d'assurance .....	45
2. Les documents .....	46
3. Le délai.....	46
b. Le recouvrement de l'indemnité.....	47

---

---

c. La subrogation .....	48
d. La prescription .....	48
§ 2. Le délaissement.....	49
A. La notion de délaissement .....	49
B. Les causes du délaissement .....	50
1. Le naufrage .....	50
2. L'échouement .....	50
3. L'innavigabilité du navire .....	50
4. La perte et /ou la détérioration des $\frac{3}{4}$ de la valeur assurée .....	51
5. Défaut de nouvelles .....	51
C. L'objet du délaissement.....	51
D. L'exercice du délaissement .....	52
1. Le caractère facultatif du délaissement .....	52
2. L'époque du délaissement .....	52
3. La validation .....	52
Conclusion du second chapitre.....	53
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>54</b>
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....</b>	<b>57</b>

---



---

**LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS**

BICOR A.G	: Burundi Insurance Corporation, Assurances Générales.
CCLIII	: Code Civil livre III.
COMESA	: Common Market for Eastern and Southern Africa.
Ed.	: Edition.
Etc.	: <i>Et Cetera</i> (ainsi de suite).
F.A.P	: Franc d'Avaries Particulières.
Fac.	: Faculté.
FSJP	: Faculté des Sciences Juridiques et Politiques.
FSPJ	: Faculté des Sciences Politiques et Juridiques.
FTUSA	: Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances.
IATA	: The International Air Transport Association.
<i>Ibidem</i>	: Même auteur, même ouvrage, même page.
<i>Idem</i>	: Même ouvrage, même page.
L	: Loi.
L.G.D.J	: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
N°	: Numéro.
OHADA	: Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires.
<i>Op.cit.</i>	: <i>Opere citato</i> (œuvre déjà citée).
P.	: Page.
RYA	: Règles d'York et d'Anvers.
T.R	: Tous Risques.
U.B	: Université du Burundi.
U.B III	: Université de Bordeaux III.
U.D	: Université de Dschang.
U.T	: Université de Toamasina.
V.	: Volume.

---

**AVANT-PROPOS**

Actuellement, le commerce international connaît un développement considérable et il se réalise par l'intermédiaire des différentes voies reliant les continents qui forment le globe terrestre. Ces voies sont terrestres, aériennes et maritimes. Mais d'autres voies sont également utilisées à savoir les voies fluviales, lacustres et ferroviaires à l'intérieur du continent. Suite à ce progrès, des divers aléas ne cessent pas d'augmenter. C'est qu'ainsi qu'afin de préserver leurs marchandises contre la survenance du risque, les commerçants prennent le soin de souscrire une assurance auprès d'une ou de plusieurs compagnies d'assurances agréées au Burundi. La nécessité d'assurer les marchandises contre les conséquences économiques de leur perte ou de leur destruction est un des traits fondamentaux de la société moderne. De la sorte, l'assurance des facultés apporte un élément de sécurité financière pour que les opérations de commerce international ne soient pas inhibées par les risques en cours de transports.

---

## INTRODUCTION GENERALE

Actuellement, le commerce international connaît un développement considérable. Il n'est possible que s'il se réalise par l'intermédiaire des différentes voies reliant les continents qui forment le globe terrestre. Ces voies sont terrestres, aériennes et maritimes. Mais d'autres voies sont également utilisées à savoir les voies fluviales, lacustres et ferroviaires à l'intérieur du continent<sup>1</sup>.

Aujourd'hui, le monde est soumis à de nombreux aléas qui se manifestent sous diverses manières.

L'homme en tant qu'être raisonnable, ne peut pas assister passivement aux dangers qui le menacent dans sa personne et dans ses biens. Ainsi, la notion d'assurance a été inspirée par le souci de sécurité présent dans toute personne pour faire face à cette situation, encore que l'assurance a pour objet la réparation matérielle des dommages occasionnés par la survenance du risque et non la suppression proprement dite du risque. En tant qu'aléa, le risque plane sur toutes les activités de l'homme et ses conséquences sont fort ressenties dans le domaine du commerce international<sup>2</sup>. Pendant la durée du transport, les importateurs et les exportateurs sont constamment préoccupés par les menaces qui pèsent sur leurs marchandises.

Afin de préserver leurs marchandises contre la survenance du risque, les commerçants prennent le soin de souscrire une assurance auprès d'une ou de plusieurs compagnies d'assurances agréées au Burundi surtout pour le transport. Quelques propriétaires imprudents négligent de faire assurer leurs marchandises<sup>3</sup>.

Au Burundi, l'assurance des facultés est actuellement obligatoire. En effet, avant d'obtenir un crédit documentaire pour importer les marchandises au Burundi, le commerçant doit avoir souscrit à une assurance des marchandises. De même, avant de faire un dédouanement, il faut présenter une police d'assurance.

---

<sup>1</sup> P. SCAPEL, *Traité théorique sur les transports par mer, terre, eau, air, fer : le destinataire des marchandises*, tome III, Paris, L.G.D.J, 1985, p. 234.

<sup>2</sup> A. NIJIMBERE, *Le régime juridique de l'assurance maritime des importations au Burundi*, mémoire, Bujumbura, U.B, Fac. de Droit, 1998, p. 1.

<sup>3</sup> C. NGENDAKUMANA., *De l'assurance maritime appliquée aux marchandises*, mémoire, Bujumbura, U.B., Fac. de Droit, 2017, p. 1.

La nécessité d'assurer les biens contre les conséquences économiques de leur perte ou de leur destruction est un des traits fondamentaux de la société moderne. De la sorte, l'assurance des facultés apporte un élément de sécurité financière pour que les opérations de commerce international ne soient pas inhibées par les risques en cours de transports<sup>4</sup>.

### 1. Etat des lieux de la question dans la doctrine

Actuellement, il n'y a pas beaucoup d'auteurs burundais qui ont abordé ce sujet dans le même angle.

A notre connaissance, seule Aline NIJIMBERE a effectué des recherches portant sur le régime juridique de l'assurance maritime des importations au Burundi.

Elle a rédigé son travail en se concentrant sur une seule voie à savoir la voie maritime. Selon elle, le risque est l'un des éléments essentiels du contrat d'assurance. Il importe de circonscrire le risque couvert car le sinistre n'engage l'assureur que s'il survient dans le temps et dans l'espace garantis. Le Burundi étant un pays sans littoral, la garantie de l'assurance maritime a été étendue aux risques de transport accessoire au voyage maritime afin d'accorder une sécurité nécessaire et complète aux facultés. Elle montre en outre à part de risque, la prime constitue un autre élément du contrat. Elle montre que si l'assuré manque à son obligation de payer la prime, la loi prévoit en faveur de l'assureur impayé un régime spécial en plus de la procédure de droit commun. La procédure propre au droit des assurances consiste d'abord à mettre le débiteur en demeure, ensuite à suspendre la garantie de l'assurance pour enfin résilier le contrat.

Francis SAUVAGE quant à lui dans son ouvrage intitulé « *le transport des marchandises par mer* » se penche sur le côté de la conservation du navire et ce, en état de navigabilité mais également sur la responsabilité du transporteur. Il écrit que si l'accident corporel est survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu à son obligation<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> C.NGENDAKUMANA, *op.cit.*, p. 1.

<sup>5</sup> F. SAUVAGE et J.TALANDIER, *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, Soufflot, 1965, p. 2.

=====

Selon cet auteur, le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie, tout sinistre majeur, sauf preuve à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à ses préposés. Cet auteur continue à indiquer que le transporteur est également responsable des dommages dus au retard ou à la faute commerciale de ses préposés.

René RODIERE dans son ouvrage intitulé « *droit maritime* », indique que les assurances maritimes sont toutes des assurances de dommages. Selon lui, il existe des assurances de personnes à côté des assurances des dommages. De pareilles assurances peuvent avoir rapport avec la mer, il en est ainsi quand le risque qui donne lieu à garantie est d'origine nautique, mais en fait rien de spécifiquement maritime ne peut être alors relevé dans la législation sur les assurances, ni dans les polices. Cet auteur indique également que le risque de la mer se trouvera compris ou (parfois exclus) de l'ordre des sinistres contre lesquels l'assuré se prémunit. Il ajoute même qu'il arrivera qu'une assurance soit spécialement prise contre les accidents susceptibles d'atteindre l'assuré au cours d'un voyage exclusivement maritime. Une pareille assurance sera en tous points soumise aux règles des assurances contre les accidents corporels<sup>6</sup>.

Pour clore, les assurances facultés vont être dominées par le principe indemnitaire. Elles ne doivent pas devenir une source d'enrichissement pour l'assuré. Elles ne doivent servir qu'à indemniser ses pertes<sup>7</sup>.

## 2. Problématique

Les risques qu'encourent les importateurs des marchandises sont très nombreux suivant le mode de transport de leurs marchandises utilisé. Selon la voie de transport emprunté, les marchandises courent des innombrables risques à savoir les pertes, vol, naufrage, échouement, abordage, un incendie, un atterrissage de détresse d'un aéronef par suite d'une défaillance technique pour le transport aérien, etc.

Malgré tous ces risques que nous venons d'évoquer, l'assurance des biens n'est pas apparemment dans l'habitude des commerçants Burundais. On dirait qu'elle est réservée à des sociétés, des organisations non gouvernementales, ... Il semble que les commerçants ignorent le mécanisme des assurances et ne savent pas les bienfaits que celles-ci peuvent les apporter.

---

<sup>6</sup> R. RODIERE, *Droit maritime*, 8 éd., Paris, Dalloz, 1979, p. 511.

<sup>7</sup> *Idem*, p. 512.

Les causes de cette méfiance sont de plus en plus diverses mais la plus importante est le manque d'information suffisante sur l'importance qu'ont les assurances.

### **3. Intérêt du sujet**

Notre étude est d'une importance capitale non seulement pour les commerçants importateurs mais également pour les académiciens intéressés par le monde des affaires. Elle constitue un outil précieux pour les importateurs des marchandises car cette étude se présente comme un guide pouvant les éclairer sur l'importance de la conclusion du contrat d'assurance. A partir de la présente étude, ils pourront comprendre de la nécessité d'assurance parce que cette dernière constitue une sécurité financière. Du côté des académiciens, la présente étude les permettra de bien mener leurs recherches car elle leur fournira toutes notions nécessaires sur l'assurance obligatoire des marchandises ou facultés à l'importation et pourra également les initier à pousser plus loin car il est impossible de tout épuiser.

### **4. Questions de recherche**

Pour choisir notre sujet de recherche, nous nous sommes posés la question suivante : « *Les importateurs ayant souscrits un contrat d'assurance des marchandises à l'importation, un importateur non fautif parvient-il à être indemnisé en cas de la réalisation d'un sinistre ?* »

Avant de répondre cette question, il importe de la subdiviser en trois autres sous questions :

1. Comment le contrat de transport en assurance facultés se forme-t-il ?
2. Après la formation de ce contrat, y aurait-il des obligations à la charge des parties au contrat ?
3. Si oui, lesquelles ? Et en cas de la survenance d'un sinistre, la victime du préjudice subi peut-elle être indemnisée ?

### **5. Hypothèses**

Pour répondre aux différentes questions, une hypothèse générale sera structurée de la manière suivante : pour qu'il y ait formation du contrat, les quatre conditions de validité d'un contrat doivent être réunies. Ces conditions sont applicables même en droit commun. Après la formation de ce contrat, les parties au contrat ont la charge des obligations qui pèsent sur elles en vue d'une bonne exécution de ce contrat formé.

S'agissant de l'indemnisation de la victime qui a subi un préjudice, la législation burundaise ne reste pas muette sur ce sujet. Elle prévoit une indemnisation à l'égard de la victime d'un dommage tout en sachant que l'indemnisation ne soit pas une source d'enrichissement.

## **6. Méthodologie**

La technique d'analyse de notre sujet sera essentiellement documentaire. Les documents de base qu'on utilisera pour cette étude sont entre autres la loi n° 1/06 du 17 juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07 janvier 2014 portant code des assurances du Burundi et le code civil livre III du Burundi. On ne se basera pas seulement sur les lois, on utilisera également les sites Internet, les mémoires et une thèse afin d'enrichir notre travail de recherche.

Ensuite, nous aurons l'occasion de faire des descentes sur terrain dans le but de faire des entretiens avec le personnel de l'assurance BICOR AG, celui du port de Bujumbura ainsi que celui de service de transport maritime P. - R. CHINE BURUNDI.

Enfin, nous ne pourrons pas achever notre travail de recherche sans pour autant utiliser la doctrine, de l'acte uniforme relatifs aux contrats de transports de marchandises par routes et pour bien mener notre recherche, des règles d'York et d'Anvers de 2004 seront également utilisées.

## **7. Plan de recherche**

Nous avons subdivisé notre travail en deux chapitres répartis en sections.

Dans le premier chapitre, nous traiterons de la formation et l'exécution du contrat d'assurance facultés. Dans ce chapitre, il sera question d'analyser quatre sections relatives au fondement d'assurance facultés (section 1ère), pour aborder ensuite les sortes d'assurances (section 2), la formation et la preuve du dommage d'un contrat d'assurance (section 3) et enfin l'exécution de ce contrat d'assurance par les parties (section 4).

Dans le second chapitre consacré aux contours de l'indemnisation en assurances facultés à l'importation, nous examinerons successivement le sens du principe indemnitaire (section 1) et déterminerons l'indemnité d'assurance maritime des facultés (section 2).

Enfin, une conclusion générale dans laquelle des suggestions seront émises clôturera notre travail.

## CHAPITRE 1<sup>er</sup>. LA FORMATION ET L'EXECUTION DU CONTRAT D'ASSURANCE FACULTES

Dans ce chapitre, il sera question d'indiquer le fondement de l'obligation d'assurance facultés (section 1<sup>ère</sup>), de montrer les différentes sortes d'assurances (section 2), la formation et la preuve du dommage d'un contrat d'assurance (section 3) et enfin l'exécution de ce contrat d'assurance par les parties (section 4).

### Section 1. Le fondement de l'obligation d'assurance facultés

Dans la présente section, nous aurons l'occasion de traiter les trois points à savoir la notion d'assurance facultés (§1<sup>er</sup>), le fondement de l'obligation d'assurance facultés (§2) et enfin les intervenants contractants (§3).

#### § 1<sup>er</sup>. La notion d'assurance facultés

L'assurance facultés est une assurance qui porte sur les marchandises transportées. Si le transporteur doit se faire assurer, sa responsabilité et la couverture de son assurance peuvent être dérogées. Il convient donc pour un chargeur d'assurer le fret qu'il a confié au transporteur.

Lorsque l'assuré transporte ses propres marchandises, on parle d'une police d'assurance pour propre compte. L'assurance prend généralement effet à la sortie des entrepôts de l'expéditeur jusqu'à l'entrée dans l'entrepôt du destinataire<sup>8</sup>.

Selon René RODIERE, l'assurance sur facultés est une assurance des marchandises. Selon cet auteur, cette assurance se fait de deux manières différentes : par police particulière ou par police flottante.

Par définition, une assurance sur police particulière peut être conclue pour toutes sortes de marchandises ; elle est conclue pour une cargaison importante. C'est une police au voyage. Elle ne couvre pas les billets de banque, les métaux précieux et objets semblables qui doivent être l'objet d'une acceptation spéciale. Elle ne couvre non plus les colis postaux. Quant à l'assurance sur police flottante : il y a deux formes différentes de la police flottante : La police d'abonnement qui est une police dans laquelle l'assureur est tenu jusqu'à concurrence d'un chiffre déterminé (le plein de l'assurance), quel que soit le nombre des applications que l'assuré en fera et quel que soit le nombre des événements qui donnent lieu à la garantie et la

<sup>8</sup> <https://www.eurofiscalis.com> consulté le 21/08/2023.

police à alimenter est une police dans laquelle « le plein » de l'assureur constitue une fois pour toutes la limite de la garantie de l'assureur, de sorte que chaque application qui en est faite diminue d'autant ce « plein »<sup>9</sup>.

La loi burundaise, quant à elle, définit l'assurance sur facultés comme toutes marchandises à bord d'un navire s'appliquant par extension à toutes marchandises transportées par route, air, rail etc. Le contrat d'assurance sur facultés permet au propriétaire de la marchandise d'assurer celle-ci pendant le temps où elle est confiée à un transporteur professionnel<sup>10</sup>.

Le point qui va suivre nous relate du fondement de l'obligation d'assurance facultés.

## § 2. Le fondement de l'obligation de l'assurance facultés

La liberté contractuelle règne en principe dans le cadre du contrat d'assurance qu'il s'agisse de l'assureur ou du preneur d'assurance: souscription, détermination du contenu du contrat et le choix du cocontractant.

A ce principe correspondent évidemment des exceptions relativement nombreuses établies par le code des assurances. Il faut y ajouter celles qui imposent à une personne de disposer d'une garantie d'assurance. A proprement parler, l'assurance obligatoire des facultés suppose la souscription d'un contrat qui a précisément pour objet l'octroi de la garantie exigée par la loi même si celle-ci prend place dans une police qui couvre d'autres risques<sup>11</sup>.

L'assurance des facultés est obligatoire au Burundi et doit être souscrite auprès des sociétés d'assurances de droit burundais. L'assurance transport couvre les marchandises en importation ou en exportation à travers le monde entier suivant les divers modes de transport. Les principaux risques couverts sont : vols, casses, mouilles, coulages, manquants, incendies, etc. Les fonds en transports sont également assurables contre les risques de vols ou toutes autres détériorations<sup>12</sup>.

Le montant de la prime varie suivant la nature du produit, la nature de l'emballage, le mode de transport, le trajet, l'étendue et les garanties demandées<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> R.RODIERE, *Op. Cit.*, pp.514.517.

<sup>10</sup> Art.6 de la loi n° 1/06 du 17 juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07 janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

<sup>11</sup> J. BIGOT, *Le traité du contrat d'assurance*, 2éd., Paris, LGDJ,2014, p.157.

<sup>12</sup> J.C. NINGANZA, *L'assurance de la responsabilité civile du transporteur international terrestre : cas du COMESA*, mémoire, Bujumbura, U.B. ,Fac. de Droit, 2017, p.20.

<sup>13</sup> A. HOBINGONGO, *La responsabilité de l'entrepreneur de transport multi modal international dans le contrat de transport de marchandises*, mémoire, Bujumbura , U.B. ,Fac. de Droit, 2017, p. 77.

Le point suivant nous indique les parties contractantes.

### **§3. Les intervenants contractants**

Dans le présent paragraphe, il est question d'indiquer au lecteur les parties contractantes qui sont notamment l'assuré (A), le souscripteur(B) et l'assureur (C).

#### **A. L'assuré**

Le bénéficiaire de l'indemnité d'assurance est toute personne qui détient, soit le présent contrat, soit l'avenant de délégation d'assurance. Le souscripteur en tant qu'il est bénéficiaire de l'indemnité d'assurance acquiert la qualité d'assuré.

Le code des assurances du Burundi quant à lui définit l'assuré comme la personne garantie par l'assurance contre les pertes patrimoniales dans une assurance de dommages, la personne sur la tête de laquelle reposent les risques de survenance de l'événement assuré dans une assurance de personnes<sup>14</sup>.

#### **B. Le souscripteur**

La personne physique ou morale signataire du présent contrat et cocontractant de l'assureur.

#### **C. L'assureur**

L'assureur est, selon le cas, soit l'entreprise d'assurance, soit l'ensemble des entreprises d'assurances ayant souscrit au contrat.<sup>15</sup> Le code des assurances du Burundi le définit comme une personne morale qui s'engage par un contrat d'assurance, moyennant le paiement de la prime, à couvrir le risque et qui paie une prestation à l'assuré si le risque se réalise<sup>16</sup>.

Selon les auteurs N. JACOB et Ph. Le TOURNEAU, le contrat d'assurance intervient entre deux parties qui sont d'une part, l'assuré et d'autre part, l'assureur.

En général, c'est l'assuré qui traite avec l'assureur, mais le contrat d'assurance peut être conclu par un mandataire général ou spécial. Dans ce cas, c'est le mandat qui, par l'intermédiaire du mandataire s'engage et devient le créancier éventuel de l'assureur.

---

<sup>14</sup> Art.6 de la loi n°1/06 du 17juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07janvier 2014 portant Code des assurances du Burundi.

<sup>15</sup> Un extrait du site de la fédération tunisienne des sociétés d'assurances(FTUSA) en sigle disponible sur <https://www.ftusanet.org> consulté le 11octobre2023.

<sup>16</sup> Art.6 de la loi n°1/06 du 17juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

L'assurance peut également être contractée sans mandat en vertu de la gestion d'affaires et c'est le maître de l'affaire qui, en cas de gestion utile, s'engage et devient l'assuré ou encore, hypothèse fréquente par application de la stipulation pour autrui, c'est l'assurance pour le compte de qui il appartiendra ; ou de façon plus restreinte, l'assurance pour compte, auquel cas, si celui qui traite avec l'assureur s'engage au paiement des primes, seul le tiers pour le compte de qui l'assurance a été faite devient l'assuré, c'est le créancier de l'assureur en cas de sinistre<sup>17</sup>.

Les parties contractantes disposent d'un libre choix parmi les types d'assurances. Elles peuvent opter sur l'assurance franc d'avaries particulières ou la garantie tous risques.

## **Section 2. Les sortes d'assurances**

En droit burundais, on a prévu deux modes d'assurances et le commerçant qui s'adresse à une compagnie d'assurance en dispose selon son choix.

Il s'agit de l'assurance de « franc d'avaries particulières » F.A.P (§1<sup>er</sup>) et de l'assurance « tous risques » (§2).

### **§ 1<sup>er</sup>. La garantie de franc d'avaries particulières « F.A.P »**

Cette garantie constitue une formule d'assurance qui correspond à une assurance restreinte couvrant généralement les dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement ainsi que les dommages qui atteignent la cargaison et le vecteur de transport sauf celles énumérées ou résultant d'un ou des événements énumérés au contrat<sup>18</sup>. Elle concerne les accidents de navire qui s'appellent avarie commune et les accidents ferroviaires ou lacustres en suite du parcours maritime<sup>19</sup>.

Dans cette garantie, l'assureur couvre les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux marchandises au cours d'un événement visé dans la police.

En cas d'assurance « franc d'avaries particulières », les assureurs prennent à leur charge :

1. Toute perte totale matérielle provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage, relâche forcée, changement forcée de route, incendie, pillage, capture, etc.

<sup>17</sup> N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, *Assurances et responsabilités*, 2 éd., Paris, Dalloz, 1979, p.40.

<sup>18</sup> Art.6 de la loi n°1/06 du 17juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

<sup>19</sup> J.C. NINGANZA, *Op. Cit.*, p.21.

Il y a perte totale matérielle lorsque l'objet assuré est détruit, ou est endommagé à un point tel que le coût de réparations et les frais à engager pour l'expédier à destination excéderaient sa valeur ou lorsque l'assuré est irrémédiablement privé de l'objet assuré.

2. Tous dommages et / ou pertes matérielles, durant le transport par terre et /ou le séjour intermédiaire à terre, causés par un ou plusieurs des événements suivants : un accident survenu au moyen de transport sur lequel les marchandises et choses sont chargées, et /ou au bâtiment dans lequel les marchandises et choses sont chargées ou entreposées ; incendie<sup>20</sup> ; foudre ; explosion ; inondation ; écroulement de ponts, tunnels et autres ouvrages, etc.
3. Tous dommages et/ ou pertes matérielles causés par le vol à la suite de l'un des événements ci-dessus cités.
4. Tous dommages et/ ou pertes matérielles causés par les intempéries sont également couverts, s'ils sont consécutifs à l'un des événements mentionnés<sup>21</sup>.

L'assuré peut également choisir la garantie tous risques lorsque la garantie de franc d'avaries particulières est défavorable pour sa part.

## § 2. La garantie tous risques, « T.R »

Dans cette garantie, l'assureur garantit les dommages et pertes matérielles, les pertes de poids ou de quantité subis par les marchandises à moins qu'il ne résulte d'une exclusion énumérée dans la police ou dans la loi<sup>22</sup>.

En cas d'assurance « tous risques », les assureurs prennent à leur charge tous dommages et/ ou pertes matérielles, quelle qu'en soit la cause. Les assureurs prennent également à leur charge les frais raisonnablement exposés, afin de prévenir et /ou de limiter les dommages et/ou pertes matérielles couverts. De façon spécifique, elle garantit la marchandise contre les avaries qui sont la conséquence directe d'un accident préalable survenu à l'engin transporteur<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> M. HENRI et M.DE JUGLART, *Les assurances aériennes*, tome XVII, Paris, Soufflot, 1971, p.72.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Art.6 de la loi n°1/06 du 17juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

<sup>23</sup> A. HOBINGONGO, *Op. Cit.*, p.77.

=====  
 Du point de vue des frais que l'assureur doit assurer, l'assureur peut couvrir la valeur de la marchandise telle qu'elle figure au contrat d'achat, augmentée des frais de transport, des frais de dédouanement, des frais d'entrepôts aux magasins généraux. Il peut inclure dans la somme assurée les frais bancaires et documentaires<sup>24</sup>.

### **Section 3. La formation et la preuve du dommage d'un contrat d'assurance facultés**

La formation d'un contrat d'assurance obéit aux règles générales de formations des contrats, c'est-à-dire qu'aux termes de l'article 8 du code civil livre III, il doit remplir les quatre (4) conditions pour sa validité, à savoir : le consentement de la partie qui s'oblige (§1<sup>er</sup>), la capacité de contracter (§2), un objet certain qui forme la matière de l'engagement (§3) et une cause licite (§4).

#### **§1<sup>er</sup>. Le consentement dans le contrat d'assurance**

Les règles de droit commun en matière de vice de consentement sont applicables au contrat d'assurance. Ces vices de consentement sont entre autres : la violence, le dol et l'erreur. La violence selon Nicolas Jacob, n'est pas à craindre en cette matière, mais le dol et l'erreur entraînent des conséquences particulièrement graves pour l'assureur. Son appréciation du risque, qui constitue l'objet du contrat, dépend dans une large mesure des déclarations de l'assuré, aussi des règles particulières ont été fixées pour protéger l'assureur contre les inexactitudes et les insuffisances de déclarations de l'assuré<sup>25</sup>.

En ce qui concerne l'erreur du côté de l'assuré, l'erreur réside sur la substance dans une espèce où le souscripteur ignorait l'existence d'une assurance antérieure encore en cours et relative au même risque. En plus d'une erreur sur la substance, il s'agit plutôt d'une erreur sur le caractère cumulatif de l'assurance.

L'assureur de son côté, ne peut invoquer un vice de consentement en raison de son erreur s'il a accepté de conclure le contrat sur la base de renseignements inexacts fournis par son mandataire, l'agent général<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> J.C. NINGANZA, *Op. Cit.*, p.22.

<sup>25</sup> N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, *Op.Cit.*, p.47.

<sup>26</sup> Art.3 du CCL III.

Malgré la prohibition de la preuve testimoniale en matière d'assurance, un assuré a été admis à faire la preuve par témoins de l'existence d'un dol dont il prétendait avoir été la victime lors de la souscription de la police. Le dol qui est donc un fait matériel, peut en effet, être établi par témoins<sup>27</sup>.

En droit burundais, le code civil livre III en son article 9, dispose qu'il n'y a point de consentement valable, si le consentement n'a été donné que par erreur, ou s'il a été extorqué par violence ou surpris par dol.

Après avoir émis son consentement, les parties au contrat devront disposer de la capacité de contracter.

## **§2. La capacité de contracter une assurance**

Pour souscrire une police d'assurance, il faut donc avoir la capacité de s'obliger, mais, bien mieux, le contrat d'assurance étant un acte d'administration et non pas de disposition, tous ceux qui ont la capacité de faire des actes d'administration peuvent également souscrire une police d'assurance.

Cependant, on peut se demander ce qu'il advient d'un contrat d'assurance souscrit par un mineur agissant seul. Ce contrat n'est pas nul, mais simplement rescindable. Malgré la demande de l'assureur, le juge peut refuser d'annuler le contrat d'assurance conclu par un mineur ayant pris une voiture en location négligence grave du loueur n'ayant pas exigé une nouvelle autorisation du père lorsque le mineur est revenu ultérieurement louer un véhicule.

Parmi les autres cas à envisager du point de vue de la capacité, il y a bien sûr, celui du mineur émancipé. Sa capacité est celle d'un majeur, sauf en ce qui concerne le mariage, et l'adoption ; il peut donc normalement souscrire seul un contrat d'assurance<sup>28</sup>.

Signalons qu'en droit burundais, le code civil livre III, en son article 23 dispose que toute personne peut contracter, si elle n'est pas déclarée incapable par la loi. Mais comme on a déjà soulevé des exceptions ci-dessus, il y a des catégories des personnes qui ne sont pas autorisées à souscrire une police d'assurance. Mais Quid du motif de la conclusion du contrat d'assurance ?

<sup>27</sup> N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, *Op. Cit.*, p.48.

<sup>28</sup> *Idem*, p.43.

### § 3. L'objet du contrat d'assurance

L'assureur est garant des pertes et dommages causés par des personnes dont l'assuré est civilement responsable. Lorsque dans le contrat, il y a une clause contraire à la loi et à l'application de la disposition légale, la présente convention est nulle<sup>29</sup>.

Notons qu'après avoir réuni toutes ces conditions que nous venons d'indiquer ci-dessus, on dirait qu'il y a eu une formation du contrat d'assurance mais cela ne suffit pas. Il faut que cette police d'assurance contienne les mentions indiquées dans la loi et ce, sous peine de nullité.

Elles sont entre autres :

- 1° la date du jour où elle est établie ;
- 2° les noms et les domiciles des parties contractantes et, le cas échéant, l'identité de l'assuré et du bénéficiaire déterminé ;
- 3° la chose ou la personne assurée ;
- 4° la nature et l'étendue des risques garantis ;
- 5° le montant de la garantie ;
- 6° le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée du contrat ;
- 7° les cas et les conditions de prorogation, de tacite reconduction si elle est stipulée, de réalisation du contrat ou de cessation de ses effets ;
- 8° la prime, la cotisation de l'assurance ou la manière de la déterminer ;
- 9° les conditions et les modalités de la déclaration à faire en cas de sinistre ainsi que les mesures à prendre ;
- 10° la procédure et les principes relatifs à la détermination du montant à payer par l'assureur en exécution de la garantie d'assurance pour les assurances autres que celles des risques de responsabilité ;
- 11° le délai endéans lequel les prestations sont effectuées ;
- 12° la prescription des actions.<sup>30</sup>

Le paragraphe suivant nous relate la cause du contrat d'assurance.

<sup>29</sup> N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, *Op. Cit.*, p.48.

<sup>30</sup> Art.13 de la loi n°1/06 du 17juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

#### § 4. La cause du contrat d'assurance

Pour que le contrat soit valable, il faut qu'il y ait l'existence d'une cause licite. Celle-ci se confond en pratique avec la notion même de risque assurable : l'assurance est nulle si le risque n'existe pas ou n'existe plus (assurance d'un bien dont on ignore qu'il est déjà détruit au moment de la souscription) ou si le souscripteur n'a aucun intérêt assurable<sup>31</sup>.

Selon toujours les auteurs HUBERT et CLAUDE, la cause doit être distinguée de l'objet de l'assurance. Elle doit être entendue comme motif déterminant de la conclusion du contrat. Ce motif ne doit être contraire ni à la loi ni à la morale<sup>32</sup>.

Si l'une de ces conditions fait défaut, le contrat ne serait pas valable. En d'autres termes, toutes ces conditions doivent être réunies pour que cette convention soit valable. Signalons que toutes ces conditions s'appliquent également dans les conditions de droit commun.

Dans le paragraphe suivant, il est question de voir les différents modes de preuves en cas de la survenance d'un sinistre.

#### §5. La preuve du dommage au sein du contrat d'assurance facultés

En droit burundais, le code civil livre III en son article 198, énumère les cinq modes de preuve à savoir : la preuve littérale, la preuve testimoniale, les présomptions, l'aveu de la partie qui s'oblige et le serment<sup>33</sup>.

Le code des assurances du Burundi en son article 17 prévoit que le contrat d'assurance est constaté par un écrit, rédigé dans une des langues officielles en caractères apparents et signé par les parties. Toute modification ou addition au contrat d'assurance doit être constatée par un avenant signé par les parties<sup>34</sup>.

Selon N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, en matière d'assurances terrestres, le problème de la preuve, bien que le contrat soit consensuel, se caractérise par la prohibition de la preuve par témoins, jugée trop dangereuse par le législateur étant donné que ce contrat complexe s'échelonne dans le temps et peut intéresser des tiers.

<sup>31</sup> G. HUBERT et J.B. CLAUDE, *Droit des assurances*, 3<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, , 1981, p.45.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> L'art.198 du ccl III du Burundi.

<sup>34</sup> Art.17 de la loi n°1/06 du 17 juillet 2020 portant révision de la loi n°1/02 du 07 janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.

=====  
 Tout écrit peut d'ailleurs être utilisé comme preuve ; non seulement la police, qui est le mode actuel, mais également toutes lettres échangées entre les deux parties<sup>35</sup>.

Quant à la forme requise pour cet écrit, Cyr CAMBIER affirme que la loi ne donne pas d'autres indications que : « *Le contrat peut être passé par devant le notaire ou fait sous seing privé.* »<sup>36</sup>.

Selon toujours CAMBIER, l'acte notarié n'est jamais utilisé ; il s'en suit qu'un écrit quelconque fera l'affaire, notamment en cas d'absence de police, les lettres échangées entre la compagnie d'assurance et l'assuré, un télégramme, la note de couverture, etc... satisfont à cette nécessité d'un écrit<sup>37</sup>.

Selon toujours ces auteurs N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, ils soulignent qu'en dehors de l'écrit, comme en toute matière où l'écrit est exigé (assurance maritime), l'aveu et le serment sont admissibles.

Ici, on se pose une question de savoir si le contrat d'assurance peut être prouvé par témoins et présomptions surtout en cas de commencement de la preuve écrite?

La majorité de la doctrine conteste cette possibilité<sup>38</sup>.

Toutefois, il existe dans notre matière certains modes de preuve qui vont être examinés ci-après: Le certificat d'avaries (A) et l'état différentiel (B).

#### **A. Le certificat d'avaries**

Le réceptionnaire ne manquera jamais de faire établir, par l'agent des assureurs au port de destination, l'importance de l'avarie ou du manquant, requis par les conditions générales de la police burundaise d'assurance sur facultés. Bien que le contrat d'assurance constitue pour le transporteur la *res inter alios acta* « une chose faite par d'autres »<sup>39</sup>, ce constat pourra cependant être invoqué contre celui-ci s'il a assisté aux constatations de l'agent des assureurs et s'il a pu présenter ses observations à l'expert.

<sup>35</sup> N. JACOB et Ph., LE TOURNEAU, *Op. Cit.*, p.76.

<sup>36</sup> C. CAMBIER, *Droit judiciaire civil*, tome1, Bruxelles, Larcier, 1995, p.557.

<sup>37</sup> C. CAMBIER, *Op. Cit.*, p.558.

<sup>38</sup> N. JACOB et Ph. LE TOURNEAU, *Op. Cit.*, p.78.

<sup>39</sup> *Res inter alios acta* est une locution latine signifiant qu'un contrat ne peut affecter les droits d'un tiers.

## **B. L'état différentiel (les certificats de douane)**

L'état différentiel est l'état qui est établi par l'acconier ou l'entrepreneur de déchargement chargé de prendre livraison pour compte du réceptionnaire<sup>40</sup>.

Ici, l'état différentiel ne pourra faire preuve contre le transporteur maritime que s'il a été établi contradictoirement avec celui-ci ou bien si celui-ci ne le conteste pas.

Toutefois, les certificats de douane ou procès-verbaux de la douane qui sont dressés par une administration publique et dont les constatations possèdent une autorité légale, font preuve contre le transporteur.

Signalons à toutes fins utiles que les certificats ou procès-verbaux de la douane sont dénués de la force probante à l'égard du transport maritime lorsqu'ils ont été établis après la mise en consommation de la marchandise, c'est-à-dire postérieurement à la livraison.

Dès que le contrat d'assurance facultés est formé, il reste à chaque partie contractante d'exécuter ses engagements.

## **Section 4. L'exécution du contrat d'assurance facultés en matière de transport**

L'exécution du contrat de transport en matière d'assurances facultés nécessite un certain nombre d'actes successifs qui incombent tantôt à l'expéditeur (§1er), tantôt au transporteur (§2) et enfin tantôt au destinataire (§3).

### **§ 1<sup>er</sup>. Les obligations de l'expéditeur**

Dans ce paragraphe, on va passer en revue les différentes obligations qui sont à la charge de l'expéditeur qui sont notamment : la remise des marchandises au transporteur (A); l'obligation en matière d'emballage (B); l'obligation en matière d'étiquetage (C) ; l'obligation en matière de déclaration (D); l'obligation en matière de chargement (E) et celle de paiement du prix du transport (F).

#### **A. La remise des marchandises au transporteur**

L'expéditeur doit remettre au transporteur les marchandises au moment et dans les conditions convenues lors de la conclusion du contrat. Celui-ci les remet au domicile du transporteur ou dans ses magasins.

<sup>40</sup> F. SAUVAGE et J. TALANDIER, *Op.Cit.*, p.62.

La défaillance de l'expéditeur, c'est-à-dire le cas où il annule au dernier moment sa commande de transport ou déclare au transporteur qu'il est dans l'impossibilité de lui remettre les marchandises annoncées lorsque celui-ci se présente chez lui pour les prendre en charge, expose celui-ci au paiement de dommages et intérêts<sup>41</sup>.

Cela est ainsi pour le fait qu'il rompt unilatéralement le contrat de transport. De ce fait, l'expéditeur doit indemniser le transporteur du préjudice causé en lui par cette rupture.

Pour clore, l'on vous rappelle que le contrat de transport de marchandises est obligatoirement conclu lorsque les parties se sont convenues sur les marchandises à transporter et sur le prix du transport.

Comme nous l'avons déjà écrit ci-dessus, s'il s'observe une défaillance de la part de l'expéditeur, celle-ci peut entraîner des lourds préjudices qui vont par ailleurs faire apparaître des condamnations aux paiements des dommages et intérêts que subit le transporteur.

### **B. Les obligations de l'expéditeur en matière d'emballage**

L'expéditeur doit emballer les marchandises de manière « adéquate ». on considère l'emballage adéquat s'il permet aux marchandises d'être transportées dans des conditions normales eu égard aux circonstances de fait<sup>42</sup>. Jean Pierre NDAYIRAGIJE quant à lui n'écarte pas cette idée mais il la complète en disant que quel que soit le mode de transport, l'emballage et le conditionnement de la marchandise incombent à l'expéditeur.

Toutefois, ça peut arriver que l'expéditeur ne soit pas responsable de la faute comme on le voit dans un ouvrage de KAYUDI MISAMU où il montre que l'absence de l'emballage ne constitue pas toujours par elle-même une faute de l'expéditeur, qu'il convient plutôt de rechercher dans chaque cas, si la nature de l'objet transporté nécessitait ou non un emballage<sup>43</sup>.

Pour les marchandises qu'il est d'usage de conditionner, l'expéditeur est uniquement tenu de faire un bon conditionnement courant, conforme à ce qui se pratique généralement dans la profession et capable de supporter un transport réalisé dans les conditions<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.20.

<sup>42</sup> C. KAYUDI MISAMU, *Transport des marchandises*, KINSHASA, S.L, 2015, p.5.

<sup>43</sup> C. KAYUDI MISAMU, *Op.Cit.*, p.7.

<sup>44</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.22.

L'expéditeur est donc responsable envers le transporteur ou toute autre personne, des dommages causés aux personnes ou aux biens, ainsi que des faits encourus en raison de la défectuosité de l'emballage. L'expéditeur ne sera pas par contre tenu responsable si la défectuosité était apparente pour le transporteur au moment de la prise en charge de la marchandise<sup>45</sup>.

### **C. Les obligations de l'expéditeur en matière d'étiquetage**

L'expéditeur doit étiqueter les marchandises. Il doit également fixer une étiquette sur les colis de façon qu'elle ne puisse pas se détacher en cours de route<sup>46</sup>. Cette idée a été également soutenue par KAYUDI MISAMU mais il a complété cette idée en précisant que les étiquettes doivent être lisibles et servent à indiquer au transporteur la façon dont le transport doit s'effectuer. Cette réflexion a été confirmée par l'auteur du nom d'HEMARD en précisant que l'étiquette porte sur le nom et l'adresse de l'expéditeur et le destinataire<sup>47</sup>.

Pour clore, l'expéditeur doit en outre remettre au transporteur toutes les pièces nécessaires au déplacement de la marchandise, si non, il est en droit de la refuser<sup>48</sup>.

### **D. L'obligation de l'expéditeur en matière de déclaration**

L'expéditeur a l'obligation de renseigner le transporteur. L'expéditeur doit fournir au transporteur les informations et instructions nécessaires pour le déplacement des marchandises. En cas d'inexécution ou de mauvaise exécution de son obligation de renseigner le transporteur, l'expéditeur assume la responsabilité des dommages qui en résultent<sup>49</sup>.

Il devra donc réparer le préjudice subi par le transporteur ou toute autre personne liée par le contrat si le dommage a comme origine le vice propre de la marchandise, l'omission, l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou instructions par rapport à la marchandise transportée. En cas de transport de marchandises dangereuses, l'expéditeur doit en faire connaître au préalable la nature exacte sous peine d'être déclaré responsable du préjudice subi à cause du transport de cette marchandise<sup>50</sup>.

<sup>45</sup> C. KAYUDI MISAMU, *Op. Cit.*, p.10.

<sup>46</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.22.

<sup>47</sup> J. HEMARD, *Les contrats commerciaux*, Paris, Sirey, 1955, p.936.

<sup>48</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.22.

<sup>49</sup> L. BRUNAT, *Sanctions applicables en cas de fausses déclarations de la nature ou du poids des marchandises*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, 1978, p.166.

<sup>50</sup> Art.8.§2 et 3 de l'acte uniforme relatifs aux contrats de transports de marchandises par routes.

=====  
 L'expéditeur doit aussi déclarer les marchandises de grande valeur. Le transporteur peut en effet, refuser de transporter de telles cargaisons. S'il accepte, il ne sera pas tenu responsable de la perte de celles-ci que dans le cas où la nature du bien lui a été déclarée. Il ne sera pas tenu responsable en cas de déclaration dolosive ou trompeuse<sup>51</sup>.

### **E. Les obligations de l'expéditeur en matière de chargement**

Lorsque le chargement (opération consistant à placer et à disposer les marchandises sur ou dans le véhicule) a lieu par les soins de l'expéditeur, sa mauvaise exécution peut entraîner sa responsabilité.

Ce sera des dommages causés au véhicule par le mauvais état du lieu d'enlèvement; des dommages subis par le véhicule du fait du chargement et enfin des dommages subis par le véhicule du fait de la marchandise<sup>52</sup>

### **F. Les obligations de paiement du prix du transport**

Le prix du transport est la contrepartie de la prestation du transporteur<sup>53</sup>. Qu'est ce qui se passe si la marchandise est différente de celle prévue dans le contrat ou si la valeur est supérieure à celle prévue ?

La doctrine est claire à cette question dans la mesure où elle montre que le transporteur est en droit de réclamer un prix élevé. A ce qui concerne les hypothèses où le transporteur n'a pas été payé, c'est compréhensible que le transporteur dispose d'un véritable droit de rétention jusqu'au complet paiement par le donneur d'ordre comme on le trouve dans un ouvrage de KAYUDI MISAMU<sup>54</sup>.

Notons enfin que le prix est fixé en fonction de la quantité, de la nature des marchandises, de la distance et de la rapidité du transport de ces marchandises<sup>55</sup>. Il est soit librement débattu, soit déterminé par l'application d'un tarif (ce qui est toujours le cas en matière ferroviaire)<sup>56</sup>.

---

<sup>51</sup> Art.8.§2 et 4 de l'acte uniforme relatifs aux contrats de transports de marchandises par routes.

<sup>52</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.23.

<sup>53</sup> *Idem.*

<sup>54</sup> C. KAYUDI MISAMU, *Op. Cit.*, p.11.

<sup>55</sup> Informations recueillies auprès du personnel de service de transport maritime P.R CHINE BURUNDI.

<sup>56</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.24.

## § 2. Les obligations du transporteur

En plus de transporter les marchandises en bon état jusqu'à la destination et dans un délai convenu, le transporteur a d'autres obligations en l'occurrence d'abord la prise en charge de la marchandise (A), ensuite le déplacement (B) et enfin la livraison de celles-ci (C).

### A. La prise en charge de la marchandise

La prise en charge de la marchandise est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport<sup>57</sup>. D'autres sources se convergent sur l'idée que la prise en charge de la marchandise désigne à la fois une notion matérielle et juridique<sup>58</sup>.

Elle est matérielle dans le sens où elle se traduit par la mise en œuvre d'un ensemble de procédures concrètes que le transporteur mettra en œuvre, avec l'appui des auxiliaires du transport maritime, pour une vérification plus affinée de la cargaison à fin de mieux couvrir sa responsabilité, face aux réclamations futures éventuelles, des ayants droits à la cargaison.

Elle est juridique dans la mesure où elle constitue le point de départ d'un régime particulier, celui du droit maritime<sup>59</sup>.

Cette prise en charge rend le transporteur débiteur de la marchandise qui lui a été remise sur le port ou dans l'entrepôt ou qu'il a déjà reçue dans son engin de transport et en définitive, de tout ce qui lui a été confié<sup>60</sup>.

Au moment de la prise en charge, le transporteur a le droit de contrôler la nature et l'état des marchandises qu'il accepte pour le transport afin de constater que les déclarations de l'expéditeur correspondent à la réalité. Il peut formuler des réserves et à défaut de celles-ci, il est présumé avoir pris en charge des marchandises en bon état et conformes, en nature et en quantités aux déclarations de l'expéditeur<sup>61</sup>.

---

<sup>57</sup>J.P. NDAYIRAGIJE, *De la responsabilité des transporteurs routiers de marchandises en droit interne*, Bujumbura, U.B, mémoire, fac. de Droit, 1990, p.11.

<sup>58</sup> [https : www.amazon.fr](https://www.amazon.fr) consulté le 08/12/2023.

<sup>59</sup>[https : www.amazon.fr](https://www.amazon.fr) consulté le 08/12/2023.

<sup>60</sup> Encyclopédie Dalloz, *Répertoire de droit commercial*, Tome II, p.13.

<sup>61</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.11.

D'une manière générale, lorsque le transporteur vient de conclure un contrat, celui-ci doit obligatoirement prendre en charge les marchandises qu'on lui a confiées à condition que ces marchandises soient conformes aux marchandises qui sont décrites dans le contrat de transport. Lorsqu'il refuse de prendre en charge ces marchandises et que ce refus ne soit pas valable, le transporteur est exposé au paiement des dommages et intérêts.

### **B. Le déplacement de la marchandise**

Le déplacement de la marchandise constitue l'objet principal du transport de la marchandise et l'obligation principale du voiturier. Le déplacement suppose d'abord la stipulation d'un lieu de départ où la marchandise sera chargée et d'un lieu d'arrivée où elle sera déchargée. Ces deux lieux doivent être déterminés ou déterminables<sup>62</sup>.

Le déplacement doit s'effectuer dans un délai déterminé. L'importance du délai de déplacement de la marchandise est fondamentale puisqu'il est l'un des éléments du contrat de transport.

L'on se pose une question de savoir si le choix de l'itinéraire du déplacement de la marchandise appartient au transporteur ou à l'expéditeur ? y a-t-il une exception ?

Jean Claude NINGAZA apporte une réponse à cette question. Il précise que le déplacement constitue une obligation essentielle du transporteur et à cet égard, le transporteur possède le choix de l'itinéraire le plus approprié, sauf instructions particulières<sup>63</sup>. Jean Pierre NDAYIRAGIJE martèle en notant que le transporteur est maître du déplacement des marchandises<sup>64</sup>.

Il doit en outre observer les mesures et les précautions habituellement prises pour assurer le transport et la conservation des objets transportés.

Toutefois, il n'est pas tenu de donner à la marchandise des soins exceptionnels, inconciliables avec les exigences du service, sauf demande de l'expéditeur et moyennant une rémunération spéciale<sup>65</sup>. Ça peut arriver que le transporteur puisse se trouver dans la situation de modifier la destination de la marchandise mais une question qui se pose est celle de savoir à qui appartient ce pouvoir de modification ? Est-il un expéditeur ou un transporteur ?

<sup>62</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.12.

<sup>63</sup> J.C. NINGANZA, *Op. Cit.*, p. 6.

<sup>64</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.12.

<sup>65</sup> *Idem*, p.13.

En principe, ce droit ne peut qu'appartenir à l'expéditeur puisque c'est lui qui a passé le contrat.

Différents auteurs ne se convergent pas sur cette réponse.

RODIERE dit que la réponse dépend de l'opinion que, d'après le contrat de transport et le document émis, le transporteur peut se faire des droits respectifs de l'un et de l'autre<sup>66</sup>.

Quant à Van Ryan, le droit de modifier la destination appartient à l'expéditeur aussi longtemps qu'il est en mesure d'empêcher le destinataire de réclamer les marchandises tandis qu'il appartient au destinataire lorsqu'il est déjà porteur régulier des titres négociables<sup>67</sup>.

### **C. La livraison des marchandises**

L'arrivée des marchandises aura lieu de destination et ne marque pas à elle seule la fin du contrat de transport et pas davantage l'envoi d'un avis d'arrivée.

#### **1. La notion de livraison**

La livraison est l'acte juridique par lequel le voiturier accomplit l'obligation principale en remettant au destinataire, qui l'accepte, la marchandise qu'il a transporté<sup>68</sup>.

Partant de cette définition, on retient que la livraison de la marchandise constitue un acte juridique. Par la notion d'acte juridique, la livraison ne veut pas dire transfert de la marchandise au destinataire mais plutôt la mettre à sa disposition<sup>69</sup>. On retient également de cette définition que la livraison de la marchandise exige l'échange de deux volontés. Celle du transporteur qui octroie une marchandise et celle du destinataire qui, quant à lui, accepte, cette marchandise transportée.

Nous affirmons que cette opération de la livraison de la marchandise au destinataire constitue la fin du contrat de transport lorsque le destinataire a émis sa volonté c'est-à-dire celle de l'acceptation. En d'autres termes, on dirait qu'il y a eu une décharge de la part du transporteur. Cette décharge montre que le destinataire a pris possession des marchandises.

<sup>66</sup> PRECIS DALLOZ : *Droits des transports terrestres et aériens*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, L.J.G.D., 1977, p.180.

<sup>67</sup> INSTITUT DE DROIT COMPARE DE PARIS : *Le contrat de transport de marchandises terrestres et aériennes*, Paris, A.Pédone, 1977, p.82.

<sup>68</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.15.

<sup>69</sup> [https : www.lefrancaisdesaffaires.fr](https://www.lefrancaisdesaffaires.fr) consulté le 05/11/2023.

En ce qui concerne le lieu de la livraison, elle a habituellement lieu au domicile, c'est-à-dire à l'adresse indiqué par l'expéditeur. Cette livraison s'entend de la remise des marchandises au seuil de l'immeuble du destinataire indiqué sur le titre de transport<sup>70</sup>.

Si le transporteur arrive à l'adresse indiqué par l'expéditeur et qu'il ne trouve personne ou si l'adresse est inexacte, le transporteur doit faire quelques démarches simples ou aviser l'expéditeur pour retrouver le destinataire.

Signalons également que la livraison peut se faire chez le transporteur. Celui-ci avertit le destinataire de l'arrivée des marchandises et que le destinataire puisse procéder à l'enlèvement dans un délai prévu ou dans un délai raisonnable. Si la marchandise se trouve déjà chez le transporteur et qu'il n'y a eu livraison non suivie d'enlèvement de la part du destinataire, c'est à titre de dépôt que le transporteur se trouve encore la détenir puisque le contrat de transport a pris fin<sup>71</sup>. Si par contre la marchandise n'a pas été livrée quoi qu'elle soit arrivée à destination ou que même le destinataire ait été mis en demeure de la retirer, le contrat de transport n'a pas pris fin, et suivant la situation, le régime de responsabilité sera différent si un dommage survient à la marchandise<sup>72</sup>.

Signalons à toutes fins utiles que l'expéditeur a le droit de demander au voiturier de présenter les marchandises à une date et à une heure convenue chez le destinataire et ceci pour lui permettre de planifier les réceptions dans ses entrepôts si elles sont nombreuses et serrées.

Il peut enfin arriver que le destinataire refuse de prendre livraison ou qu'il peut négliger à venir chercher ses marchandises embarquées chez le transporteur.

## **2. Les conséquences en cas du refus de prendre livraison**

Cette question nous a poussés à consulter le personnel de douanes au Burundi et la réponse a été qu'actuellement, les marchandises importées au Burundi doivent être soumises aux formalités douanières. Lorsque le destinataire ne se présente pas au port de Bujumbura pour prendre livraison de ses marchandises, celles-ci sont déchargées et le destinataire sera condamné aux paiements des frais d'entreposage en fonction du délai dans lequel ces marchandises y passeront<sup>73</sup>.

<sup>70</sup> Encyclopédie Dalloz, *Répertoire de droit commercial*, Tome.II, p.17.

<sup>71</sup> Encyclopédie Dalloz, *Op. Cit.*, p.13.

<sup>72</sup> R. RODIERE, *Op. Cit.*, p.217.

<sup>73</sup> Informations recueillies auprès du personnel du port de Bujumbura.

### § 3. Les droits et obligations du destinataire

A part des droits reconnus au destinataire notamment ceux de prendre livraison des marchandises et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger ses marchandises, il est également tenu d'exécuter certaines obligations qui sont à sa charge.

#### A. Les droits

Le contrat de transport présente des particularités certaines puisqu'il est formé entre le transporteur et le chargeur (l'expéditeur) afin d'acheminer la marchandise au destinataire. Ce dernier n'est rarement présent au moment de la formation d'un contrat, pourtant il est le centre d'intérêt duquel dépend l'accomplissement de l'opération de transport et la fluidité du commerce international<sup>74</sup>. D'où la nécessité d'existence des droits qui sont reconnus au destinataire.

Le destinataire a le droit de prendre livraison des marchandises, de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger la marchandise et peut même intenter une action en responsabilité contre le transporteur ou ses mandataires afin de réparer le préjudice subi du fait de l'avarie, la perte ou le retard de la marchandise<sup>75</sup>.

Selon KAGOU KENNA, il indique que même si le contrat de transport se forme en l'absence du destinataire, ce dernier peut devenir partie au contrat par voie de manifestation de volonté. Cet auteur propose d'expliquer la situation du destinataire par un mécanisme de formation successive qui, selon lui, est l'adhésion. Il insiste d'abord sur la nécessité pour le destinataire de manifester son acceptation du contrat avant d'acquiescer la qualité de partie au contrat.

Il relève ensuite que l'adhésion du destinataire constitue une acceptation de l'offre de contracter que le transporteur promettant s'est engagé vis-à-vis de l'expéditeur stipulant à lui faire.

Il constate enfin que cette analyse a le mérite de rendre compte tout à la fois du caractère tripartite du contrat de transport et du caractère successif de sa formation<sup>76</sup>.

<sup>74</sup> P.H. KAGOU KENNA, *Le destinataire dans le transport de marchandise par mer*, thèse, Dschang, U.D, FSJP, 2014, p.27.

<sup>75</sup> P.H. KAGOU KENNA, *Op. Cit*, p.27.

<sup>76</sup> *Idem*, p.69.

---

## **B. Les obligations**

Les obligations du destinataire sont moins nombreuses par rapport à celles du transporteur ou de l'expéditeur des marchandises.

Ce sont notamment le paiement des prix (1), le déchargement (2) et la livraison des marchandises (3).

### **1. Le paiement du prix**

Comme nous l'avons déjà noté ci-dessus, le prix est la contrepartie de la prestation du transporteur. Selon le dictionnaire Larousse, le prix désigne une valeur d'échange entre la monnaie et un bien ou un service<sup>77</sup>. Ce qui veut dire que le transporteur après l'accomplissement de sa mission de déplacement des marchandises, il doit être payé.

Lorsque le transporteur est payé par l'expéditeur, on dit que le transport est fait en « port payé » ou « franco ». Il est fait par contre en « port dû » lorsqu'il est payé par le destinataire<sup>78</sup>.

Selon NDAYIRAGIJE, il importe de mentionner que le prix n'est pas majoré si le transporteur a été obligé par des circonstances imprévues d'allonger le trajet suivi par la marchandise.

Toutefois, les conventions et les usages, comme en matière fluviale par exemple permettent la majoration du fret proportionnellement à l'allongement du trajet dû à la force majeure ou à l'ordre de l'autorité<sup>79</sup>.

Nous venons de montrer que lorsque le transporteur a fourni sa prestation de déplacement des marchandises, qu'il doive être payé mais une question qui se pose est la suivante :

Qu'est ce qui se passe s'il y a eu perte totale ou partielle ou avarie desdites marchandises et ce, en cours de transport ? On retrouve la réponse à cette question dans l'acte uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route où on dit que le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination. A défaut, il est responsable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport, ainsi que du retard à la livraison<sup>80</sup>.

---

<sup>77</sup> [https : www.larousse.fr](https://www.larousse.fr) consulté le 30/10/2023.

<sup>78</sup> J. HEMARD, *Op. Cit* , p.199.

<sup>79</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.25.

<sup>80</sup> Art.16, 1 de l'acte uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route, OHADA, 2003.

=====

Pour faciliter la compréhension, il s'avère nécessaire d'apporter une explication du concept « retard à la livraison ».

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait<sup>81</sup>.

## **2. Le déchargement des marchandises**

Outre l'obligation de payer le prix du transport des marchandises, le destinataire va procéder au déchargement des marchandises. Mais, il doit vérifier l'état de la marchandise qu'il reçoit dès son arrivée et mentionner l'arrivée du transporteur sur la lettre de voiture<sup>82</sup>. C'est à partir de ce moment qu'il devient responsable des dommages causés à l'engin de transport ou des préjudices corporels causés au cours du déchargement par ses préposés ou par son matériel de déchargement<sup>83</sup>.

## **3. La livraison des marchandises**

Comme nous l'avons déjà écrit ci-dessus, la livraison est l'acte juridique par lequel le voiturier accomplit l'obligation principale en remettant au destinataire, qui l'accepte, la marchandise qu'il a transportée.

Comme le titre l'indique, le transporteur est tenu de livrer la marchandise au destinataire au lieu prévu pour la livraison et de lui remettre la copie de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, le tout contre décharge. La livraison doit être faite dans le délai convenu ou à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait<sup>84</sup>.

Par ailleurs, le destinataire, avant de prendre livraison de la marchandise, est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé de livrer la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire<sup>85</sup>.

---

<sup>81</sup> Art.16, 2 de l'acte uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route, OHADA, 2003.

<sup>82</sup> Article rédigé par MATTHIEU le 07/01/2021 à 9h16min, le transport routier : les obligations à respecter, inédit sur le site [www.blog.solutionlevage.com](http://www.blog.solutionlevage.com) consulté à 16h59min.

<sup>83</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p.27.

<sup>84</sup> Art.13, 1 de l'acte uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route, OHADA, 2003.

<sup>85</sup> Art.13, 3 de l'acte uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route, OHADA, 2003.

=====

A part la livraison des marchandises au lieu prévu, le transporteur est également tenu d'aviser le destinataire de l'arrivée des marchandises et du délai imparti pour l'enlèvement à moins que la livraison ne s'effectue à la résidence ou à l'établissement du destinataire.

Le destinataire quant à lui, doit vérifier que le contrat de transport a été correctement exécuté. S'il a été mal exécuté, le destinataire doit prendre les mesures nécessaires de nature à sauvegarder les droits de l'expéditeur contre le voiturier.

C'est ainsi par exemple qu'il peut formuler des réserves si les marchandises lui arrivent avariées ou s'il y a eu quelques manquants au cours du transport<sup>86</sup>.

Signalons à toutes fins utiles que l'arrivée des marchandises au lieu de destination ne marque pas à elle seule la fin du contrat de transport. La livraison exige un concours de volonté. Celle du transporteur qui présente ou offre les marchandises et celle du destinataire qui va quant à lui confirmer la livraison. C'est à partir de cette situation qu'il débutera à prendre les risques qui peuvent survenir aux marchandises qu'on l'offre.

La signature donnée par le destinataire qui reçoit la marchandise constitue une décharge. Elle reconnaît un fait matériel à savoir que la marchandise a été remise au signataire, mais elle n'entraîne pas une renonciation de celui-ci à mettre en jeu la responsabilité du transporteur pour mauvaise exécution du transport. Cette décharge implique que le destinataire a pris possession<sup>87</sup>.

A cette étape, on confirme en fait que cette opération marque la fin du contrat de transport et le destinataire donne décharge au transporteur.

D'une manière générale, l'exécution de l'obligation de la livraison des marchandises présente un intérêt non négligeable à l'endroit du destinataire et du transporteur. Le destinataire a l'intérêt à recevoir des marchandises en provenance de l'expéditeur. Des conséquences peuvent lui survenir s'il a refusé de prendre livraison dans le délai imparti. L'une parmi elles est que le destinataire va payer les frais de déposage.

Quant au transporteur, il a intérêt à les livrer le plus rapidement possible sous peine d'être responsable des dommages qui peuvent survenir car les marchandises peuvent être perdues ou avariées quand ces marchandises resteraient toujours dans ses mains.

---

<sup>86</sup> J.P. NDAYIRAGIJE, *Op. Cit.*, p. 27.

<sup>87</sup> Encyclopédie Dalloz, *Répertoire de droit commercial*, V° contrat de transport, T.II, 2éd., L. G.D.J Paris, 1982, p. 19.

**Conclusion du premier chapitre**

En conclusion, ce premier chapitre a porté principalement sur quatre sections. La première section a porté sur le fondement de l'obligation d'assurance facultés. Au cours de cette section, il a été question d'expliquer la notion d'assurance facultés, de montrer le fondement de l'assurance facultés et d'indiquer les intervenants contractants.

La seconde section concerne les différentes sortes d'assurances. Il a été question de montrer aux commerçants importateurs des marchandises, les différentes sortes d'assurances qu'ils peuvent choisir lors de la souscription du contrat d'assurance facultés.

La troisième section a porté quant à elle, sur la formation du contrat d'assurance facultés. Dans la présente section, il a été important d'indiquer les différentes conditions de validité d'un contrat pour qu'il y ait la formation de celui-ci.

La quatrième et la dernière section du présent chapitre a porté sur l'exécution du contrat d'assurance en matière de transport des marchandises où nous avons eu l'occasion d'indiquer, à chaque partie au contrat, des obligations qui pèsent sur lui en vue d'une bonne exécution de ce contrat.

---

**CHAPITRE II : LES CONTOURS DE L'INDEMNISATION EN ASSURANCE****FACULTES A L'IMPORTATION**

Le présent chapitre s'articule autour de deux sections. Il sera une occasion d'indiquer le sens du principe indemnitaire (section 1ère) et de déterminer l'indemnité d'assurance maritime des marchandises (section 2).

**Section 1. Le principe indemnitaire**

Avant d'entrer en détail de cette section, il importe de dégager la notion du principe indemnitaire pour que le lecteur puisse comprendre la suite.

Selon René RODIERE, dans ce principe, l'assureur est obligé, en vertu du contrat, de payer l'indemnité d'assurance si le risque prévu vient à se réaliser<sup>88</sup>. Une question qui se pose est de savoir si l'assurance est-elle toujours un contrat d'indemnité ? Est-ce que le principe indemnitaire s'avère-t-il nécessaire d'être établi ?

MARCEL Fontaine apporte des réponses affirmatives à ces questions. Il affirme que l'on se réfère à l'intérêt d'assurance, partout requis pour distinguer l'assurance du jeu ; l'intervention de l'assureur est chaque fois liée à la survenance d'un dommage, même dans les assurances de personnes. Mais cette conception réparatrice de la prestation de l'assureur n'est présente que là où le principe indemnitaire veille à prévenir les sinistres volontaires, c'est-à-dire, en règle générale, dans les seules assurances de choses.

L'assurance ayant un caractère indemnitaire, l'assuré ne peut recevoir une somme supérieure au dommage éprouvé. D'autre part, l'assuré peut n'être que partiellement assuré ; il y a alors lieu à règlement proportionnel. Enfin, les parties sont libres de faire subir à l'indemnité promise des réductions conventionnelles<sup>89</sup>.

Dans cette section, on va montrer la valeur qui fait l'objet de l'assurance (§1<sup>er</sup>), de fixer ensuite une indemnité d'assurance (§2), de déterminer une limite légale du principe indemnitaire (§3) et d'en indiquer enfin une base de calcul (§4).

---

<sup>88</sup> R. RODIERE, *Op.Cit.*, p. 475.

<sup>89</sup> *Ibidem*.

---

**§ 1<sup>er</sup>. La valeur assurée**

Dans les assurances de choses où les sinistres volontaires sont particulièrement redoutés, le principe indemnitaire veut que l'assuré ne puisse retirer aucun bénéfice de l'existence du contrat d'assurance, c'est-à-dire qu'il ne puisse jamais prétendre à une indemnisation supérieure au préjudice subi.

L'assuré ne peut donc se ménager une couverture excessive par la voie de la surassurance, c'est-à-dire par l'exagération de la valeur assurée dans le contrat unique qui assure le bien. Il ne peut non plus parvenir au même dire de la conclusion auprès de divers assureurs de plusieurs contrats dont le total des valeurs assurées dépasse la valeur assurable.

L'hypothèse de l'assurance multiple doit être précisée avec soin. Elle suppose la réunion de plusieurs conditions : l'identité de l'intérêt assuré (A) ; l'identité du risque assuré (B); la simultanéité des couvertures (C) ; la pluralité d'assureurs (D) et le dépassement de la valeur assurable par le total des valeurs assurées (E).

**A. L'identité de l'intérêt assuré**

Il n'y a pas par exemple d'assurance multiple lorsqu'un immeuble est à la fois assuré contre l'incendie par le propriétaire (qui couvre son droit de propriété) et par le locataire (qui assure sa responsabilité locative)

**B. L'identité du risque assuré**

Pas d'assurance multiple lorsqu'une personne assure sa voiture contre les dégâts matériels, une seconde fois contre le vol.

**C. La simultanéité des couvertures**

Pas d'assurance multiple si l'on contracte une assurance destinée à remplacer une assurance en cours au terme de celle-ci.

**D. La pluralité des assureurs**

Cela signifie qu'il s'agit plusieurs assureurs sur un seul assuré.

### **E. Le dépassement de la valeur assurable par le total des valeurs assurées**

L'assurance multiple doit sur ce point être distinguée de la coassurance où plusieurs assureurs couvrent conjointement un risque déterminé, chacun pour sa part, mais sans offrir au total une couverture excessive<sup>90</sup>.

Si toutes ces conditions de l'assurance multiple sont réunies, il y a risque d'enrichissement et le droit des assurances doit réagir.

Dans le point qui va suivre, on verra comment fixe-t-on une indemnité en cas de la survenance d'un sinistre. La présente étude montrera que l'indemnité varie suivant le sinistre.

### **§ 2. La fixation de l'indemnité**

Si l'assuré ne peut tirer profit de l'indemnité, celle-ci doit correspondre exactement au montant du préjudice provoqué par la réalisation du risque. Selon toujours Marcel, dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet au temps du sinistre<sup>91</sup>. Ici, la fixation de l'indemnité varie selon le sinistre. Il s'agit du sinistre total et du sinistre partiel.

#### **A. La fixation de l'indemnité en cas de sinistre total**

L'indemnité est donc calculée sur base de la valeur de l'objet assuré au moment du sinistre. La valeur assurée fixée à la conclusion du contrat n'est pas nécessairement déterminée avec précision voulue. Des circonstances extrinsèques lui ont conféré une plus-value ou une moins-value. On peut donner un exemple : un stock de matières 1<sup>ères</sup> subit les répercussions des fluctuations des cours mondiaux. Pour une bonne application du principe indemnitaire, c'est la valeur au moment du sinistre qui doit être prise en considération car elle représente la perte subie par l'assuré<sup>92</sup>.

#### **B. La fixation de l'indemnité en cas de sinistre partiel**

Deux méthodes sont pratiquées pour établir le montant de l'indemnisation :

D'une part, si le sinistre est important, on déduit la valeur sauvée de la valeur de la chose entière. Ces deux valeurs étant estimées au jour du sinistre<sup>93</sup>.

<sup>90</sup> F. MARCEL, *Droit des assurances*, 6è éd., Bruxelles, Larcier, 1975, p. 125.

<sup>91</sup> F. MARCEL, *Op. Cit.*, p. 129.

<sup>92</sup> *Ibidem.*

<sup>93</sup> F. MARCEL, *Op. Cit.*, p. 130.

=====

D'autre part, si les sinistres moins importants sont en général indemnisés sur base du coût de la réparation, déduction faite, le cas échéant, de la plus-value pouvant résulter du placement des pièces neuves.

Selon Jean- François CARLOT, la fixation de l'indemnité varie selon qu'il s'agit d'abord de l'assurance des personnes et celle des dommages d'autre part.

Dans l'assurance des personnes, la somme assurée peut être forfaitaire et fixée à l'avance dans le contrat : indemnités journalières, rente invalidité, capital, décès... Mais l'assureur peut être amené à verser des prestations indemnitaires, lorsqu'elles sont proportionnelles au préjudice effectivement subi par l'assuré tel qu'une perte de rémunération pendant un arrêt de travail pour une perte d'emploi tandis que dans l'assurance de dommages, le dommage peut être constitué par la perte matérielle totale ou partielle de la chose assurée, ou de pertes financières<sup>94</sup>.

Ces deux auteurs se convergent sur l'idée que l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la chose assurée au moment du sinistre. Le principe indemnitaire qui est d'ordre public s'oppose à ce qu'un assuré bénéficie d'un quelconque enrichissement ensuite de la réalisation d'un sinistre.

En cas de sous assurances, si la valeur de la chose assurée excède au jour du sinistre la somme garantie, l'assuré est considéré comme restant son propre assureur pour l'excédent, et supporte une part proportionnelle du dommage Sauf convention contraire.

Des questions se posent en ce qui concerne la preuve de la valeur de la chose assurée. Elles sont entre autres :

Qui doit prouver la valeur correspondante à la chose sinistrée ? En cas du retard de l'indemnité due par l'assureur à l'assuré, l'assureur peut-il redevable des intérêts moratoires ?

La doctrine apporte des réponses à toutes ces questions ci-dessus posées en montrant qu'il appartient à l'assuré de rapporter la preuve de la chose endommagée et son étendue, laquelle constitue le montant maximal de l'indemnité due par l'assureur. Par ailleurs, la doctrine continue à montrer que l'assureur peut être redevable d'intérêts moratoires, aux taux légal, depuis le jour à compter duquel il a été mis en demeure de payer.

---

<sup>94</sup> J-F. CARLOT, *Droit des assurances*, 8éd., Paris, Dalloz, 2014/15, p. 56.

---

### § 3. La limitation légale du principe indemnitaire en cas d'assurances excessives

Dans ce paragraphe, nous allons analyser la surassurance frauduleuse (A), la surassurance non frauduleuse (B) et la surassurance cumulative (C).

#### A. La surassurance frauduleuse

Le principe indemnitaire s'oppose à ce qu'un sinistre puisse être une source d'enrichissement pour l'assuré. Lorsqu'un contrat d'assurance a été consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, s'il y a eu dol ou fraude de l'une des parties faisant échec au principe indemnitaire, l'autre partie peut en demander la nullité et réclamer en outre, des dommages et intérêts. L'assureur peut alors conserver les primes à titre des dommages et intérêts. Il peut également exercer une action en répétition des indemnités antérieurement versées pour de précédents sinistres<sup>95</sup>.

#### B. La surassurance non frauduleuse

Il arrive fréquemment que des biens assurés neufs diminuent progressivement de valeur par vétusté ou obsolescence (automobiles, ordinateurs). S'il n'y a eu ni dol ni fraude, le contrat est valable. L'assureur conserve donc les primes échues et la prime en cours à son taux initial, mais la prime sera réduite pour l'avenir<sup>96</sup>.

#### C. La surassurance cumulative

Il y a cumul d'assurances au sens de l'article 121.4 du code des assurances lorsque plusieurs assureurs couvrent l'intégralité d'un même risque si un même souscripteur a souscrit auprès de plusieurs assureurs des contrats d'assurances pour un même intérêt et pour un même risque. Quand plusieurs assurances contre un même risque sont contractées de manière dolosive ou frauduleuse, les sanctions applicables sont la nullité et les dommages et intérêts.

Quand elles sont contractées sans fraude, chacune d'elles produit ses effets dans les limites des garanties du contrat et dans le respect du principe indemnitaire quelle que soit la date à laquelle l'assurance aura été souscrite. Le bénéficiaire du contrat peut s'adresser à l'assureur de son choix<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup>J-F. CARLOT, *Op.Cit.*, p. 62.

<sup>96</sup> J-F. CARLOT, *Op.Cit.*, p. 64.

<sup>97</sup> *Idem.*, p. 68.

=====

Selon MARCEL Fontaine, le sinistre est parfois dû au fait d'un tiers responsable. L'incendie a été provoqué par l'imprudence (ou la malveillance) d'autrui, la collision qui a endommagé la voiture résulte de la faute du conducteur adverse, le transporteur est contractuellement responsable des avaries subies par les marchandises assurées, la créance n'est pas recouvrée en raison de la défaillance du débiteur.

Dans de telles hypothèses, l'assuré jouit d'un recours en responsabilité, délictuelle ou contractuelle, contre le responsable. Mais la police qu'il a souscrite lui donne le droit d'obtenir une indemnisation de la part de l'assureur.

Il nous paraît important de se poser deux questions si importantes dont l'une est la suivante : Est-ce que ces recours exercés par l'assuré sont-ils cumulables ? Tandis que l'autre est libellée ainsi : est-ce que la victime peut-elle à la fois réclamer une indemnisation au tiers responsable, sur base de droit commun, et le paiement de la prestation de l'assureur ?

La doctrine apporte une réponse affirmative pour la question du cumul des indemnités pour l'assuré. D'une part, les deux actions reposent sur deux actions distinctes. En droit de la responsabilité civile, lorsque le dommage a été indemnisé, la victime n'a plus de préjudice à faire valoir dans son action en responsabilité alors qu'en droit des assurances d'autre part, on invoque le principe indemnitaire pour rejeter un cumul qui permettrait à l'assuré de s'enrichir à la faveur du sinistre.<sup>98</sup>

De ces deux situations, il importe de retenir trois interprétations possibles :

- 1° faire indemniser la victime par l'assureur et ne pas poursuivre le recours contre le tiers.
- 2° rejeter l'intervention de l'assureur lorsque la victime dispose d'une action contre un tiers responsable sauf à réserver un recours contre l'assureur lorsque l'action exercée par l'assuré contre le tiers a échoué.
- 3° permettre l'indemnisation par l'assureur mais dans ce cas transférer les droits qu'a la victime contre le tiers (la subrogation légale).

Signalons que la troisième interprétation paraît importante pour l'assuré dans la mesure où la victime est rapidement indemnisée par son assureur et elle fait une économie de procédure. S'agissant du tiers, il subit l'effet normal de sa responsabilité. On remarque que cette interprétation n'avantage pas seulement l'assuré mais elle est également bénéfique quant à la

---

<sup>98</sup> F. MARCEL, *Op. Cit.*, p. 134.

part de l'assureur parce que celui-ci peut récupérer tout ou partie de l'indemnité qu'il a payée à l'assuré. Ici, on peut supposer que les chances de tels recouvrements sont prises en considérations dans le calcul des primes.

Pour clore, le transfert de ces droits s'opère par voie de la subrogation légale. Cela signifie que l'assureur n'est subrogé qu'après avoir indemnisé la victime et c'est même l'action de l'assuré qu'exerce l'assureur subrogé contre le tiers et enfin, la subrogation ne joue que dans la mesure du paiement.

Cette condition par l'assureur d'indemniser d'abord la victime pour être subrogé est également fixée par les auteurs VANDEPUTTE et RAEDT où ils montrent que la subrogation existe dans les assurances de responsabilité, chaque fois que le preneur d'assurance a un recours contre un tiers à l'occasion de la responsabilité qu'il encourt. Selon toujours ces auteurs ci haut mentionnés, ce recours appartient à l'assureur dès l'instant où il paie l'indemnité dont le preneur d'assurance est redevable à la suite de la responsabilité encourue.<sup>99</sup>

#### § 4. La base de calcul : « colis ou unité »

La limite légale de responsabilité est calculée par colis ou unité. Mais quelle signification pourrions-nous donner à ces termes?

Le terme «colis » désigne un élément de cargaison reconnu par des marques distinctives et porté sur le titre de transport. C'est en effet, l'élément de cargaison individualisé au titre de transport, l'élément spécifique pris en charge par le transporteur.

Il concerne une chose emballée. Les marchandises non emballées ou qui ne sont pas mises dans des caisses ou cadres ne peuvent être considérées comme des colis. Il en va de même pour les marchandises en vrac (vin, grain).<sup>100</sup>

Dans la pratique, des difficultés surgissent lorsqu'un seul colis contient des objets ou marchandises de même nature ou de nature différente ; c'est le cas des marchandises transportées dans des conteneurs ou des cadres.

<sup>99</sup> R. VANDEPUTTE et Y. DE RAEDT, *Manuel des assurances et du droit des assurances*, Bruxelles, Bruyant, 1962, p. 94.

<sup>100</sup> E. NDAYIZEYE, *Op. Cit.*, p. 65.

La doctrine et la jurisprudence sont définitivement établies et admettent que la spécialisation, l'individualisation des marchandises portées au connaissement permet seule de déterminer le nombre de colis ou d'objets individualisés pris en charge par le transporteur.

Lorsque le chargeur a lui-même effectué le chargement dans le conteneur, par exemple 65 appareils de télévisions, il doit spécifier au transporteur, lors de la remise du conteneur, que le contrat de transport concerne un conteneur à l'intérieur duquel se trouvent 65 appareils de télévisions; dans cette hypothèse ; chaque appareil de télévision constitue un colis ou une unité. De même, lorsque le chargement est effectué à l'intérieur du conteneur par le transporteur lui-même, concernant des marchandises appartenant à un chargeur ou à des chargeurs différents, le conteneur ne doit pas être considéré comme un seul colis.<sup>101</sup>

Quant aux auteurs Francis SAUVAGE et Jean TALANDIER, pour faire le calcul de la limitation de la responsabilité, il suffit de lire le nombre de poids des colis qui est mentionné au connaissement. Pour les cargaisons en vrac, c'est le poids qui constitue la seule base possible de la limitation légale. Selon toujours ces auteurs, cette limitation a été édictée en faveur des chargeurs et destinataires. Ils soulignent enfin que l'armement peut valablement fixer sa responsabilité par convention à une somme supérieure au minimum légal<sup>102</sup>.

## **Section 2. La détermination de l'indemnité de l'assurance des facultés**

En assurance des facultés, les dommages et pertes sont réglés en avaries (§1<sup>er</sup>), sauf facultés pour l'assuré d'opter pour le délaissement (§2).

### **§ 1<sup>er</sup>. Les avaries**

Au cours de ce paragraphe, à part des notions d'actions d'avaries (A), on indiquera également les types d'avaries et leurs règlements (B), on dégagera ensuite les éléments d'avaries communes et leurs prescriptions (C) et enfin l'exercice du droit d'avaries (D).

<sup>101</sup> M. POURCELET, *Le transport maritime sous connaissement*, Montréal 101, Canada, 1972, p. 280.

<sup>102</sup> F. SAUVAGE et J. TALANDIER, *Op. Cit.*, p. 40.

---

### **A. La notion d'actions d'avaries**

Avant d'aborder à la notion d'action d'avaries, il importe de dégager le sens de l'avarie pour permettre au lecteur de comprendre la suite. L'avarie désigne un ou plusieurs dommages causés par un accident d'ordre technique sur une marchandise assurée et/ ou sur le moyen de transport de cette marchandise<sup>103</sup>.

Signalons que les préjudices peuvent aussi ne causer aucun dégât de type matériel mais donner lieu à des dépenses exceptionnelles. Usuellement, ce terme est appliqué au transport maritime.

Toutefois, on peut aussi en parler dans les autres domaines du transport qui sont entre autres le transport routier, ferroviaire, fluvial, ou aérien<sup>104</sup>.

Selon Julien DUPE, l'avarie, en logistique des transports, est un terme qui se réfère aux dommages causés sur une marchandise ou un moyen de transport, par un événement imprévu tel qu'un accident. Il ajoute également que ce terme est plus généralement utilisé dans le transport maritime et fluvial, mais qu'il peut aussi s'appliquer aux autres types de transport comme le transport routier, aérien, ferroviaire<sup>105</sup>.

L'action d'avaries quant à elle désigne un procédé normal de réclamation de l'indemnité : l'assuré peut y avoir recours dans toutes les éventualités de perte ou d'avaries. L'assuré dispose d'autre part, d'un mode exceptionnel de recouvrement de l'indemnité : l'action en perte totale.

D'une manière générale, l'action d'avarie constitue une action qui est exercée par l'assuré contre l'assureur pour obtenir l'exécution du contrat d'assurance. Elle tend à la réparation exacte des préjudices qu'il a subis.

### **B. Les types d'avaries et leurs règlements**

On distingue trois catégories d'avaries : les avaries particulières (a), les avaries frais (b) et enfin les avaries communes (c).

---

<sup>103</sup> <https://www.infonet.fr> consulté le 26/11/2023.

<sup>104</sup> <https://www.infonet.fr> consulté le 26/11/2023.

<sup>105</sup> La synthèse de Julien DUBE.

---

### **a. Les avaries particulières**

L'avarie particulière concerne les dommages matériels qui surviennent lors du transport des marchandises assurées. Ils sont le résultat d'un événement imprévu et incontrôlable. Il peut s'agir d'un événement majeur dont la cause n'est pas contrôlable, comme une tempête, un naufrage, un incendie, un accident de la route pour le transport routier, un déraillement pour le transport ferroviaire, un crash pour le transport aérien, et portant directement atteinte à la marchandise transportée et à son moyen de transport (bateau, train, camion).

Il peut aussi s'agir d'événements qui se distinguent par les préjudices qu'ils causent, uniquement sur la marchandise transportée pendant les étapes de transport, ou durant les stockages dans des entrepôts<sup>106</sup>.

S'agissant de son règlement, on doit d'une part, indiquer la manière dont on calcule le préjudice (1) et les différents modes de règlements en avaries particulières d'autre part (2).

#### **1. Le calcul du préjudice**

En cas de perte totale, le règlement ne donne lieu à aucune difficulté, l'assuré ayant droit à l'intégralité de la prestation convenue. On doit déduire du montant de l'indemnité les dépenses dont le sinistre a permis à l'assuré de faire l'économie, par l'exemple les droits de douane.

En cas de perte partielle, le calcul de l'indemnité n'offre guère de difficultés sérieuses. Pour connaître le montant de l'indemnité, il suffit de déterminer le pourcentage de la perte et d'appliquer ce pourcentage au montant de la valeur couverte par l'assurance<sup>107</sup>.

En pratique, le calcul du dommage des marchandises doit être opéré à l'aide de la comparaison de leur valeur à l'état d'avarie à destination ou le cas échéant, du prix retiré de leur vente forcée en cours de route, avec la valeur qu'elles auraient eue à destination si elles étaient parvenues à l'état sain.

---

<sup>106</sup> <https://www.infonet.fr> consulté le 27/11/2023 à 18h45min.

<sup>107</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 45.

---

## 2. Les modes de calcul

### 1°. Le règlement par différence et par quotité

Le calcul de l'indemnité doit être opéré de manière différente selon que la valeur assurée est la valeur destination ou la valeur départ des marchandises. Dans le premier cas, on a recours au calcul par différence et au calcul par quotité dans un second cas.

Dans les cas du règlement par différence, la valeur de la marchandise est déterminée soit par expertise, soit par vente. Il ne reste qu'à déduire cette valeur fixée de la valeur qu'aurait la marchandise à l'état sain pour connaître le préjudice dont l'assureur doit réparer<sup>108</sup>.

Si par exemple, des marchandises ont été assurées pour ses valeurs destinations à 200.000.000FBU et qu'à l'état d'avaries, elles ne valent à son arrivée que 180.000.000FBU, l'indemnité s'élève à la différence existant entre ces deux sommes. En d'autres termes, l'indemnité sera de 20.000.000FBU c'est-à-dire (200.000.000FBU-180.000.000FBU).

Le règlement par quotité quant à lui, consiste à fixer la valeur des marchandises à destination respectivement à l'état sain et à l'état d'avaries. Il consiste en outre à déterminer le pourcentage du dommage et à l'appliquer à la valeur départ de la marchandise assurée<sup>109</sup>.

### 2°. Le règlement au net ou au brut

A propos de l'établissement de la valeur destination des marchandises, en cas de règlement par quotité, une controverse oppose les assurés et les assureurs. Les assurés prétendent que la valeur destination consiste dans la valeur nette de cette marchandise. La valeur nette est la valeur des marchandises, défalcation faite des frais de manutention, de transport, de douanes, etc. Les assureurs quant à eux, soutiennent que par valeur destination, il faut entendre la valeur brute des marchandises, c'est-à-dire sans déduction des frais<sup>110</sup>.

La doctrine s'est prononcée en faveurs des assureurs mais la comparaison des valeurs brutes étant désavantageuses pour l'assuré, il ne dépend de lui de contracter une assurance totale valeur destination.

---

<sup>108</sup> J.LE CLERLE, *Avaries communes, avaries particulières et manquants*, Paris, L.G.D.J, 1977, p. 88.

<sup>109</sup> J.LE CLERLE, *Op. Cit.*, p. 89.

<sup>110</sup> R. RODIERE, *Op.Cit.*, p. 495.

---

### 3°. Le règlement à l'entrepôt ou à l'acquitté

On parle de règlement à l'acquitté si les droits de douane ne sont pas déduits de la valeur à destination. Dans le cas contraire, c'est le règlement à l'entrepôt. Certaines marchandises sont habituellement vendues avant le paiement des droits de douanes. Dans ce cas, on doit prendre comme base de calcul de l'indemnité, la valeur des marchandises à destination, droits de douanes non compris<sup>111</sup>.

Concernant la détermination du dommage, elle peut résulter de l'expertise ou de la vente aux enchères des marchandises. Mais l'expertise est le mode normal de fixation du dommage car l'assuré a le droit de s'opposer à la vente des marchandises assurées<sup>112</sup>.

#### b. Les avaries-frais

Les avaries - frais sont les frais extraordinaires qui constituent l'assuré en perte, bien que les choses assurées soient demeurées intactes. Ainsi, par exemple, sont des avaries – frais ; les frais de transbordement et de séjour à terre, lorsque les marchandises doivent être déchargées et entreposées à la suite de l'innavigabilité du navire<sup>113</sup>.

Cette catégorie particulière est relative aux frais et dépenses engendrés par l'accident, qui n'impactent pas directement la marchandise ou le moyen de transport. Les dommages ne sont donc ici pas matériels mais financiers.

On peut donc par exemple y trouver des frais de retour (1°) et des frais de réparation (2°)

#### 1. Des frais de retour

Les marchands, n'étant pas légalement tenus de prendre en charge les frais de retours, peuvent définir leurs propres conditions comme l'utilisation de l'étiquette de retour mise à disposition ou le retour du colis dans un point relais.

La loi stipule également que les frais d'expédition des produits encombrants (meubles, gros électroménager) sont à la charge du client<sup>114</sup>.

Pour clore, il est donc important de se renseigner sur la prise en charge des frais de retour avant de commander une marchandise et ce, pour la tester.

---

<sup>111</sup> *Idem*, p. 497.

<sup>112</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 46.

<sup>113</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 410.

<sup>114</sup> [https : www.idealo.fr](https://www.idealo.fr) consulté le 27/11/2023.

## 2. Des frais de réparation

Ce type d'avarie peut se cumuler avec avarie particulière ou commune. Elle concerne cependant un type de préjudice distinct<sup>115</sup>.

S'agissant de son règlement, le règlement des avaries-frais ne présente pas des difficultés. L'assureur est tenu de ces frais dans la proportion de l'intérêt assurable qu'il a pris en charge de telle sorte que l'assuré aura à supporter une part s'il est insuffisamment couvert. Parmi les avaries-frais, il y a lieu de mentionner celles qui sont nécessitées par la constatation même des dommages pour lesquels l'indemnité est aux assureurs. On peut notamment citer les frais d'expertise<sup>116</sup>.

### c. Les avaries communes

Les avaries communes consistent soit dans les pertes et dommages subis par le navire et ou les marchandises dans l'intérêt commun de l'aventure, soit dans la dette de contribution des propriétaires des objets sauvés à l'égard des propriétaires des objets sacrifiés<sup>117</sup>.

Au cours d'une aventure en mer, il arrive souvent qu'un navire ou qu'une partie de sa cargaison subisse des dommages. Normalement, ces pertes seront assumées par l'armateur, le propriétaire de la marchandise ou leur assureur. Un navire peut avoir subi des dommages par suite d'intempéries et nécessiter des réparations, qui seront prises en charge par le propriétaire du navire. Des retards inévitables peuvent également causer le dépérissement de la cargaison<sup>118</sup>.

L'avarie commune diffère des autres car elle ne concerne que les transports maritimes et fluviaux. Elle concerne l'obligation de la part d'un capitaine à la tête d'un bateau de transport des marchandises assurées, de prendre une décision rapide et exceptionnelle. Celle-ci intervient en réponse à un événement dangereux pouvant donner lieu au sacrifice de la marchandise et ou du moyen de transport<sup>119</sup>.

Lors de ce type d'événements, les responsables de la marchandise transportée et du moyen de transport doivent se partager les frais engendrés équitablement.

<sup>115</sup> <https://www.infonet.fr> consulté le 27/11/2023.

<sup>116</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 47.

<sup>117</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 407.

<sup>118</sup> M. A. BOURGEOIS et M- C. DESROSIERS, *Le droit maritime*, volume 23, Québec, 2005, p. 62.

<sup>119</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 409.

S'agissant de son règlement, on va parler du sacrifice d'avaries et contribution d'avaries communes. Dans le sacrifice d'avaries communes, lorsque le sinistre consiste dans le sacrifice de la marchandise assurée, l'assuré peut agir immédiatement contre l'assureur. Celui-ci est tenu de régler le dommage subi. Dans la contribution d'avaries communes, deux hypothèses doivent être envisagées à savoir le cas où les marchandises sont assurées pour leur valeur départ (1) ou pour valeur destination (2)<sup>120</sup>.

### **1. Les marchandises assurées pour leur valeur au jour et au lieu de départ**

En ce qui concerne le règlement de l'indemnité entre l'assureur et l'assuré, trois éventualités peuvent se présenter.

En premier lieu, la valeur des marchandises au port de déchargement est identique à celle que ces marchandises avaient au port de départ. Dans ce cas, l'assureur est tenu du montant de la contribution d'avaries communes, tel qu'il ressort du règlement d'avaries communes. Il n'en répond naturellement que dans la proportion de l'intérêt ouvert par l'assurance<sup>121</sup>.

En second lieu, la valeur de la marchandise au port de déchargement est supérieure à celles qu'elles avaient au port de départ. Dans cette hypothèse, l'assureur est tenu du montant de la contribution d'après le rapport existant entre la valeur départ et la valeur destination et à raison de la quote part assurée dans la valeur départ. En effet, on ne peut pas mettre toute la contribution à charge de l'assureur. Celui-ci ne doit rembourser qu'une quote part de la contribution proportionnelle à la valeur assurée<sup>122</sup>.

Dans la pratique, on a recours pour la détermination de la dette de l'assureur, à un règlement par quotité.

Ex : les marchandises valent 60.000.000FBU comme valeur départ et 120.000.000FBU comme valeur destination. Les marchandises vont contribuer sur la base de 120.000.000FBU à concurrence de 10% soit 12.000.000FBU.

La dette de l'assureur est évaluée à 10% de 60.000.000FBU soit 6.000.000FBU.

<sup>120</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 409.

<sup>121</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 50.

<sup>122</sup> *Idem*, p.51.

En troisième lieu, la valeur des marchandises assurées au port de déchargement est inférieure à leur valeur au lieu et au jour du commencement des risques. Dans cette situation, l'assureur doit la contribution due par l'assuré. De ce fait, l'indemnisation de la perte que l'assuré subit par la suite de la contribution à l'avarie commune doit replacer celui-ci dans la situation où il se trouvait avant la mise en risques<sup>123</sup>.

## **2. Les marchandises assurées pour leur valeur destination**

Si un assuré a dû contribuer à une avarie commune, l'assureur doit lui rembourser le montant intégral de sa contribution pourvu qu'il ait couvert l'entière valeur de la marchandise destination. Le règlement de l'indemnité d'assurance est généralement effectué sur la base du règlement d'avaries communes intervenues intervenu entre les divers intéressés.

Ex : Les marchandises assurées étant évaluées dans le règlement d'avaries communes à une somme de 20.000.000FBU et celles-ci doivent contribuer à concurrence de 5% de 20.000.000FBU.

Dans ce cas, l'assureur doit payer le montant de 1.000.000FBU.

## **C. Les éléments d'avaries communes**

La règle A des règles d'York et d'Anvers de 2004 (R.Y.A) décrit l'avarie commune de la manière suivante : « *Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune* »<sup>124</sup>.

Il résulte de cette définition un cadre d'analyse qui réunit les trois éléments constitutifs de l'avarie commune. Ces éléments sont les suivants : la présence d'un péril à l'origine d'un sacrifice (1) ou des dépenses extraordinaires engagées intentionnellement (2), avec pour résultat la réussite de l'entreprise (3).

<sup>123</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit*, p. 53.

<sup>124</sup> La règle A des règles d'York et d'Anvers de 2004.

### 1. Le péril

Il est essentiel d'être en présence d'un péril ou d'un danger réel. Ce danger, d'une nature extraordinaire, doit mettre en péril l'ensemble de l'aventure en mer pour que l'acte de l'avarie commune puisse être invoqué. Le péril doit menacer l'ensemble du bâtiment et non seulement par exemple une partie de sa cargaison<sup>125</sup>.

On conclut dans ce point qu'il s'avère important qu'il y ait présence d'un péril afin qu'il y ait possibilité de soulever un acte de l'avarie commune tel qu'il est décrit dans les règles d'York et d'Anvers. Mais que se passe-t-il en cas de l'erreur de l'existence d'un péril ou d'un danger réel ?

Les auteurs BOURGEOIS et DESROSIERS apportent une réponse claire et compréhensible à cette question où ils notent que l'erreur quant à l'existence d'un péril ne permet pas d'invoquer l'acte d'avaries communes.

### 2. L'acte intentionnel

Le péril imminent doit avoir exercé une pression tel qu'il a entraîné un choix délibéré et une action en conséquence. Des pertes survenues lors d'accidents ou à cause du hasard ne constituent pas des pertes d'avaries communes. L'acte doit être le résultat d'une décision consciente prise dans le but de sauver l'ensemble de l'aventure. C'est normalement le capitaine qui est chargé de prendre cette décision.

Toutefois, le capitaine doit agir dans l'intérêt de toutes les parties ayant un intérêt dans l'aventure.

### 3. Le succès de l'entreprise

Les parties ne sont tenues de faire contribution à la suite de l'avarie commune que lorsque l'acte intentionnel a véritablement sauvé l'aventure. Si ce n'est pas le cas, la perte sera assumée par le créancier concerné, car l'ensemble de l'aventure n'aura pas profité de l'acte. Si le péril a entraîné une perte totale, l'acte n'a évidemment pas réussi et il n'y a donc pas d'avaries communes<sup>126</sup>.

<sup>125</sup> M. A. BOURGEOIS et M.C. DESROSIERS, *Op. Cit.*, p. 79.

<sup>126</sup> M.A. BOURGEOIS et M.C. DESROSIERS, *Op. Cit.*, p. 80.

## **D. L'exercice du droit d'avaries**

Dans ce point, nous allons expliquer en long et en large les concepts suivants : la constatation et évaluation du dommage (a), le recouvrement de l'indemnité (b), la subrogation (c) et la prescription (d).

### **a. La constatation et évaluation du dommage**

Lorsqu'un sinistre quelconque (vol, pertes, incendies, détériorations,...) survient aux marchandises, le premier souci du réceptionnaire s'il veut être remboursé vite est de faire établir un constat qui lui permettra de justifier de la réalité, de la nature et de l'importance des dommages<sup>127</sup>. Avant de réclamer l'indemnité, l'assuré doit faire constater les pertes et avaries. Les polices stipulent que les assurés doivent s'adresser à des personnes qualifiées pour cette constatation. Ces personnes sont appelées des commissaires d'avaries<sup>128</sup>.

Toutefois, l'intervention de ces commissaires d'avaries ne peut se faire sans remplir les conditions générales suivantes : la souscription d'assurance (1), les documents (2) et le délai (3).

#### **1. La souscription d'assurance**

Pour que le réceptionnaire puisse consulter un commissaire d'avaries, il faut que les marchandises soient assurées selon ses choix auprès d'une compagnie d'assurance maritime, soit aux agents d'assurances quelconques, de l'acheteur ou du vendeur<sup>129</sup>. Il faut reconnaître que la société ou la personne à laquelle l'exportateur ou le réceptionnaire s'adresse pour l'assurance de ses marchandises a besoin d'un certain nombre de renseignements pour apprécier les risques en fonction de la couverture demandée, pour calculer la prime et pour établir la police.

Les renseignements les plus couramment demandés sont les suivants : la nature de la marchandise et le mode de l'emballage, le nombre et poids de colis expédiés, le voyage à assurer, le nom du navire transporteur et enfin la valeur d'assurance<sup>130</sup>.

---

<sup>127</sup> L. BEVOAVY, *L'importance de l'expertise maritime dans les échanges commerciaux internationaux*, mémoire, ANTANANARIVO, U.T, 2006, p. 61.

<sup>128</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 40.

<sup>129</sup> L. BEVOAVY, *Op. Cit.*, p. 60.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

---

## 2. Les documents

La deuxième condition, pour avoir le droit de consulter le commissaire d'avarie ou l'expert maritime, est d'avoir en sa possession les documents justificatifs des marchandises du transport qui sont : le connaissement, la facture, la liste de colisage et enfin le certificat d'assurance<sup>131</sup>.

Signalons que toutes ces enquêtes sont menées afin d'identifier le véritable propriétaire de la marchandise.

## 3. Le délai

Les services des commissaires d'avaries doivent être requis au plus tard dans les 30 jours à compter du moment où la marchandise a été débarquée du navire à son lieu de destination. Si le point de départ est à l'intérieur, ce délai est réduit à 15 jours à partir du déchargement de la marchandise du dernier véhicule de transport. Ces délais sont d'une façon générale ceux fixés par la police comme durées extrêmes des risques couverts à l'arrivée des marchandises à leur lieu de destination<sup>132</sup>.

Les assureurs ont fixé un délai de 30 jours dans les ports à cause de l'encombrement fréquent de ceux-ci, cette situation peut entraîner parfois un retard dans les opérations de mise en entrepôt, de triage... Signalons que ces délais sont de rigueur et doivent être scrupuleusement respectés sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, mais ils peuvent être prolongés d'un commun accord entre l'assureur et l'assuré<sup>133</sup>.

Il revient à l'assuré ou au réceptionnaire de la marchandise porteur de la police de demander l'intervention du commissaire d'avaries mentionné dans la police afin de lui permettre de procéder aux constatations de dommages. A cet effet, les polices renseignent le nom et l'adresse du commissaire d'avaries. Elles imposent en outre des détails de constatations des dommages et pertes. Les réceptionnaires des marchandises sont tenus par ces délais sous peine d'irrecevabilité de leur réclamation<sup>134</sup>.

Qu'est ce qui va se passer si l'assuré saisit une personne autre que celle mentionnée dans la police d'assurance ?

---

<sup>131</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 673.

<sup>132</sup> L. BEVOAVY, *Op. Cit.*, p. 63.

<sup>133</sup> L. BEVOAVY, *Op. Cit.*, p. 64.

<sup>134</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p. 41.

=====

Selon toujours Charles NDAGIJIMANA, s'il arrive que l'assuré s'adresse à une personne qui n'est pas mentionnée dans la police, l'assureur est en droit de refuser le remboursement du dommage. Il peut également arriver que l'assuré omette de s'adresser au commissaire d'avaries et présente sa réclamation sur base d'autres documents comme le certificat du capitaine ou de la douane<sup>135</sup>.

Signalons que la perte peut être minime de façon à ce qu'elle ne justifie pas les honoraires d'un commissaire d'avaries. C'est ainsi que dans certains cas, l'intervention du commissaire d'avaries est inutile dans la mesure où il n'y a rien à constater. C'est le cas notamment de perte totale ou d'une chute à l'eau de la marchandise pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement<sup>136</sup>.

#### **b. Le recouvrement de l'indemnité**

Au Burundi, le preneur d'assurance doit fournir sans retard tous les renseignements utiles qu'il détient et qui sont demandés par l'assureur pour lui permettre de déterminer les circonstances du sinistre et fixer l'étendue des prestations dues ; à défaut, le preneur d'assurance peut voir le montant de sa garantie réduite par l'assureur<sup>137</sup>.

Sont nulles toutes clauses édictant la déchéance de la garantie en raison du retard apporté à la déclaration du sinistre ou à la production des pièces, sans préjudice pour l'assureur de réclamer une indemnité proportionnelle au dommage que ce retard lui a causé<sup>138</sup>.

Signalons que l'assureur peut décliner sa garantie si, dans le but de l'induire en erreur, le preneur d'assurance omet de déclarer ou déclare inexactement les faits qui auraient exclu ou restreint l'obligation de l'assureur, s'il exagère sciemment et volontairement l'importance du dommage dans le but d'obtenir une indemnité plus forte que celle à laquelle il a droit, ou, si, dans le même but, il omet de faire ou fait tardivement les communications des pièces ou des renseignements demandés par l'assureur<sup>139</sup>.

---

<sup>135</sup> *Ibidem.*

<sup>136</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p.513.

<sup>137</sup> Art.41 al.1 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

<sup>138</sup> Art.42 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

<sup>139</sup> Art.44 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

L'assureur, saisi d'une réclamation, est tenu d'avertir par écrit, dans un délai maximum de trois mois, l'assuré et les personnes lésées, de son intention d'intervenir ou non dans l'indemnisation<sup>140</sup>.

Les sommes non versées dans le délai prescrit produisent de plein droit un intérêt calculé au taux légal depuis la date d'exigibilité jusqu'au paiement effectif<sup>141</sup>.

En vertu de l'article 51 du code des assurances, l'assureur doit exécuter la prestation déterminée d'après le contrat dans un délai n'excédant pas trente jours qui suivent la date de fixation du montant par accord des parties<sup>142</sup>.

### **c. La subrogation**

Toutes les actions d'avaries ne se terminent pas par le simple paiement de la perte par l'assureur. Cette perte peut avoir été causée par la faute du capitaine ou d'un tiers. L'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, jusqu'à concurrence du montant de celle-ci, dans les droits et actions de l'assuré ou du bénéficiaire contre le tiers responsable du préjudice.

La subrogation est automatique dès qu'il y a eu paiement de l'indemnité<sup>143</sup>.

### **d. La prescription**

En vertu de l'article 69 du code des assurances du Burundi, toute action dérivant d'un contrat d'assurance est prescrite par trois ans à compter du jour de l'évènement qui y donne ouverture.

Toutefois, le délai court :

1° en cas de réticences, d'omission, de déclaration fautive ou inexacte sur le risque couru ou sur le sinistre, du jour où l'assureur en a eu connaissance ;

2° en cas de sinistre, du jour où les intéressés en ont eu connaissance, s'ils prouvent qu'ils l'ont ignoré jusque-là, sans pouvoir excéder dix ans à dater de l'évènement<sup>144</sup>.

<sup>140</sup> Art.48 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

<sup>141</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p.42.

<sup>142</sup> Art.51 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

<sup>143</sup> R. DE SMET, *Op. Cit.*, p. 643.

<sup>144</sup> Art.69 de la loi n°1/06 du 17Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

Signalons qu'en vertu de l'article 76 al.2 de cette même loi dispose que la prescription peut être interrompue par la désignation d'experts à la suite d'un sinistre, par l'envoi d'une lettre recommandée ou contre récépissé adressée par l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée à l'assureur<sup>145</sup>.

L'assuré peut également opter pour le délaissement pour la réclamation de son indemnité en cas de la survenance d'un sinistre.

## § 2. Le délaissement

Le délaissement est un mode de réclamation utilisé par l'assuré pour obtenir une indemnité à la seule condition de faire une cession des choses sauvées.

Dans ce paragraphe, on traitera la notion de délaissement (A), ses causes (B), son objet (C) et enfin son exercice (D).

### A. La notion de délaissement

Le délaissement est un mode exceptionnel de réclamation de l'indemnité auquel l'assuré obtient, dans certains cas, la totalité de la prestation convenue, à condition qu'on cède à l'assureur la propriété des choses sauvées<sup>146</sup>.

Signalons que ce procédé dit « délaissement » se conçoit dans deux hypothèses :

D'une part en cas de sinistre partiel lorsque la chose sauvée est devenue impropre à l'usage prévu.

D'autre part, en cas de sinistre total dont les conséquences ne sont pas nécessairement définitives. C'est ce qui se produit, par exemple en cas de vol, lorsque l'assuré ayant touché son indemnité et l'ayant consommée, désire conserver celle-ci et abandonne les objets à l'assureur dans l'hypothèse où le règlement vient à être résolu par la récupération des objets volés<sup>147</sup>.

<sup>145</sup> Art.76 al.2 de la loi n°1/06 du 17 Juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07 janvier 2014 portant code des assurances du BURUNDI.

<sup>146</sup> C. DE SMEESTERS et G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et droit fluvial*, tome III, 2<sup>e</sup> éd., Bruxelles, Larcier, 1938, p. 288.

<sup>147</sup> N. JACOB ET Ph. Le TOURNEAU, *Op. Cit.*, p. 187.

=====

N. JACOB et Ph. Le TOURNEAU précisent à ce propos que l'assuré ne peut faire aucun délaissement des objets assurés sauf convention contraire. Selon toujours ces auteurs, pour qu'il y ait délaissement, il faut donc qu'il y ait une clause expresse de la police<sup>148</sup>.

## **B. Les causes du délaissement**

Les marchandises qu'elles soient entreposées ou en cours de transports peuvent être endommagées. A part des marchandises, le navire peut également être endommagé y compris les personnes qui s'y trouvent. Ces causes sont les suivantes : le naufrage (1) ; l'échouement (2) ; l'innavigabilité du navire (3), la perte et /ou la détérioration des  $\frac{3}{4}$  de la valeur assurée (4), défaut de nouvelles (5).

### **1. Le naufrage**

Le naufrage est la submersion du navire notamment par l'effet des vents ou des eaux. Le délaissement des marchandises par le seul fait du naufrage ne se conçoit pas logiquement. Il arrive en effet que malgré la survenance de ce risque, toute la cargaison ou une partie de celle-ci soit sauvée avec peu ou point d'avarie. C'est pourquoi les polices prévoient explicitement que le naufrage ne constitue une cause de délaissement que le dommage atteint les  $\frac{3}{4}$  de la valeur<sup>149</sup>.

### **2. L'échouement**

L'échouement a lieu lorsque le navire heurte le fond, se trouve immobilisé en pleine mer et nécessite des moyens extraordinaires pour se soulever.

Il n'est cependant une cause de délaissement que lorsqu'il se complique de bris jusqu'à ce que le dommage atteigne les  $\frac{3}{4}$  de la valeur. Le délaissement en cas d'échouement se justifie dans la mesure où l'assuré se trouve dans l'impossibilité de recevoir ses marchandises.

### **3. L'innavigabilité du navire**

L'innavigabilité du navire a lieu lorsqu'il ne peut être mis en état de tenir la mer. Il s'agit donc d'innavigabilité du navire accompagnée de l'impossibilité d'acheminer les marchandises par quelque autre moyen mais il faut compter 4 à 6 mois après que le navire ait été définitivement déclaré innavigable<sup>150</sup>.

---

<sup>148</sup> N. JACOB ET Ph. Le TOURNEAU, *Op. Cit.*, p. 188.

<sup>149</sup> A. NIJIMBERE, *Op. Cit.*, p. 81.

<sup>150</sup> *Idem*, p. 82.

#### 4. La perte et /ou la détérioration des $\frac{3}{4}$ de la valeur assurée

La perte et la détérioration sont des dommages matériels, l'une porte sur la quantité, l'autre sur la qualité. Il y a perte de  $\frac{3}{4}$  quand la quantité assurée est réduite dans cette proportion en volume, en poids ou en nombre. La détérioration des  $\frac{3}{4}$  existe quand la chose assurée, sans subir une diminution de quantité a perdu les  $\frac{3}{4}$  de sa valeur.

Pour avoir une perte de  $\frac{3}{4}$ , l'assuré peut cumuler les diverses avaries à l'exception des avaries frais qui donnent toujours ouverture à l'action d'avaries.

La perte ou la détérioration des  $\frac{3}{4}$  donne lieu au délaissement car elle est assimilable à la perte totale de l'objet assuré. En effet, elle rend la marchandise inutile et enlève à l'assuré tout le profit qu'il désire en retirer<sup>151</sup>.

#### 5. Défaut de nouvelles

Il y a défaut de nouvelles quand une année s'est écoulée depuis la date du départ du navire pour un voyage vers un port quelconque ou que deux ans ont passé depuis le jour du départ du navire pour un autre port, et que le temps des risques fixé par la police est venu à l'expiration, sans qu'il y ait eu de nouvelles du navire.

L'assuré est obligé de restituer le navire si, en réalité, celui-ci, ne s'est pas perdu, ou s'il vient à être prouvé que le sinistre s'est réalisé après l'expiration du temps convenu des risques<sup>152</sup>.

#### C. L'objet du délaissement

Le principe est que le délaissement ne peut être partiel. Il transfère les droits de l'assuré sur les marchandises assurées à l'assureur, à charge pour lui de payer la totalité de la somme assurée. L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété<sup>153</sup>.

Le motif de la prohibition d'un délaissement partiel serait que le délaissement constitue un mode exceptionnel de règlement de dommage, organisé pour le cas de perte totale. Il est vrai que la perte éprouvée peut ne consister qu'en une perte présumée<sup>154</sup>.

<sup>151</sup> A. NIJIMBERE, *Op. Cit.*, p. 81

<sup>152</sup> R.DE SMET, *Op. Cit.*, p. 372.

<sup>153</sup> C. NGENDAKUMANA, *Op. Cit.*, p.51.

<sup>154</sup> *Ibidem*.

=====

A partir du délaissement, l'assureur devient propriétaire de la marchandise assurée. Il est complètement substitué à l'assuré. Celui-ci doit délaisser la marchandise. S'il a encaissé d'avance une partie du prix, il doit la remettre aux assureurs. Le délaissement ne peut porter que sur les marchandises qui sont l'objet de l'assurance et du risque. En effet, certaines marchandises peuvent être comprises dans l'assurance et n'avoir pas été mises en risques. C'est le cas pour les marchandises qui n'auraient pas été embarquées dans un port d'escale<sup>155</sup>.

Nous venons de dégager les choses qui font l'objet du délaissement, mais comment l'assuré use-t-il de ce concept de délaissement ? Cette question fera l'objet du paragraphe suivant.

#### **D. L'exercice du délaissement**

Nous analysons les points tels que le caractère facultatif du délaissement (1), l'époque du délaissement (2) et la validation (3).

##### **1. Le caractère facultatif du délaissement**

l'assureur n'est pas obligé de délaisser mais s'il n'affecte pas le délaissement dans les cas où le code ne lui en donne la faculté, il ne peut exiger de l'assureur une indemnité supérieure à celle à laquelle il a droit en cas de règlement en perte totale sauf lorsque des traités ont été signés par le capitaine à la suite d'un naufrage, d'un besoin du voyage recours du chef de prise, d'un arrêt opéré par un ennemi ou d'un abordage<sup>156</sup>.

##### **2. L'époque du délaissement**

Le délaissement n'est recevable qu'à la condition que le sinistre majeur se soit produit après le commencement du voyage.

##### **3. La validation**

En cas de délaissement accepté par les assureurs, ou si ceux-ci se sont chargés de faire les diligences nécessaires en vue de sauver ou de revendiquer les choses assurées, les obligations du capitaine et de l'assuré prennent fin<sup>157</sup>.

---

<sup>155</sup> *Idem*, p.52.

<sup>156</sup> R.DE SMET, *Op. Cit.*, p. 586.

<sup>157</sup> *Idem.*, p.587.

---

**Conclusion du second chapitre**

Ce chapitre est consacré essentiellement sur les contours de l'indemnisation en assurance facultés à l'importation. Il est réparti en deux sections.

La première section a porté sur « *le principe indemnitaire* ». Il a été question d'analyser la valeur assurable, la détermination de l'indemnité d'assurance facultés la fixation de l'indemnité et enfin une limitation prévue par la loi au principe indemnitaire.

Quant à la seconde et dernière section intitulée « *la détermination de l'indemnité en assurance facultés* », nous avons eu l'occasion d'indiquer d'une part, le sens de l'avarie et ses éléments constitutifs ainsi que le délaissement d'autre part.

---

## CONCLUSION GENERALE

Notre étude intitulée « *l'assurance obligatoire des facultés à l'importation en droit burundais* » est d'intérêt capital pour les victimes d'un dommage survenu. Elle donne des informations très utiles aux importateurs burundais sur l'importance de souscrire un contrat d'assurance avant d'importer les marchandises.

La présente étude a porté sur deux grandes subdivisions à savoir la formation et l'exécution du contrat d'assurance facultés et enfin les contours de l'indemnisation en assurance facultés à l'importation.

Le premier chapitre avait pour but de démontrer le fondement de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation mais aussi de tracer un contour sur les différentes sortes d'assurances prévues par la législation burundaise, la formation du contrat d'assurance et l'exécution de ce contrat.

L'homme en tant qu'un être raisonnable doit prendre toutes les précautions nécessaires pour se protéger contre les dangers imminents. C'est ainsi que le législateur a jugé utile d'instaurer les assurances obligatoires parmi lesquelles figure l'assurance obligatoire des facultés à l'importation. Le but de cette obligation d'assurance était de protéger certains biens des personnes contre les risques graves qui peuvent affecter non seulement l'économie des citoyens mais également celle du pays.

S'agissant des sortes d'assurances, l'importateur des marchandises au Burundi dispose d'un libre choix entre l'assurance de franc d'avaries particulières et celle de tous risques. Dans l'assurance de franc d'avaries particulières, l'assureur couvre généralement les dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement ainsi que les dommages qui atteignent la cargaison. Dans l'assurance tous risques, l'assureur garantit les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité subis par les marchandises à moins qu'il ne résulte d'une exclusion énumérée dans la police ou dans la loi.

Pour ce qui est de la formation du contrat d'assurance facultés, certaines conditions doivent être scrupuleusement observées pour que le contrat d'assurance soit valablement formé et que par ailleurs, toutes ces conditions soient également applicables en droit commun. Il s'agit du consentement des parties qui s'obligent, la capacité de contracter, la cause et l'objet du contrat d'assurance.

Quant à l'exécution du contrat, il s'agit des obligations qui sont à la charge des parties au contrat et ce, pour une bonne exécution de ce contrat et en cas du non-respect de ces obligations par l'une des parties, des sanctions peuvent être appliquées.

Le second chapitre quant à lui avait pour but de tracer le contour du principe indemnitaire et de déterminer l'indemnité en assurance facultés à l'importation.

S'agissant du principe indemnitaire, l'assuré ne peut retirer aucun bénéfice de l'existence du contrat d'assurance, c'est-à-dire qu'il ne peut jamais prétendre à une indemnisation supérieure au préjudice subi. L'assuré ne peut donc se ménager une couverture excessive par la voie de la surassurance, c'est-à-dire par l'exagération de la valeur assurée dans le contrat unique qui assure le bien. Il ne peut non plus parvenir au même dire de la conclusion auprès de divers assureurs de plusieurs contrats.

Quant à la détermination de l'indemnité d'assurance, l'assuré dispose d'un libre choix pour la demande en indemnisation en assurance facultés. Il peut opter soit pour l'avarie soit pour le délaissement. En cas de la réalisation d'un sinistre, la victime d'un dommage dispose d'un droit de réclamation de l'indemnité. La victime peut d'autre part, opter pour le délaissement qui est un mode exceptionnel de réclamation de l'indemnité auquel l'assuré obtient, dans certains cas, la totalité de la prestation convenue, à condition qu'il cède à l'assureur la propriété des choses sauvées. C'est ainsi alors, que nous avons constaté que notre hypothèse selon laquelle *« pour qu'il y ait formation du contrat, les quatre conditions de validité d'un contrat doivent être réunies. Ces conditions sont applicables même en droit commun. Après la formation de ce contrat, les parties au contrat ont la charge des obligations qui pèsent sur elles en vue d'une bonne exécution de ce contrat formé. S'agissant de l'indemnisation de la victime qui a subi un préjudice, la législation burundaise n'en reste pas muette sur ce sujet. Elle prévoit une indemnisation à l'égard de la victime d'un dommage tout en sachant que l'indemnisation ne soit pas une source d'enrichissement »* a été confirmée.

Néanmoins, la souscription aux contrats d'assurance au Burundi n'est pas fréquente. Il existe même dans les assurances obligatoires, certains commerçants qui essayent toujours d'échapper. C'est dans cette perspective que nous proposons des voies de solutions suivantes :

1. Il faudrait qu'il y ait une sensibilisation à l'endroit des commerçants importateurs sur l'importance de la souscription du contrat d'assurance. A ce niveau-là, ils comprendront que les assurances constituent une sécurité financière pour les marchandises.

- 
2. Il faudrait que l'octroi de l'indemnisation aux assurés soit simple et rapide car cela va augmenter la confiance des importateurs envers les compagnies d'assurances.
  3. Il faudrait qu'il y ait la digitalisation dans la souscription des assurances de façon à ce que tout commerçant puisse par le biais de son téléphone portable souscrire une assurance. Dans cette hypothèse, tout commerçant aura gagné du temps surtout qu'on parle que dans le monde des affaires, le temps c'est l'argent.

---

---

**REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES****I. Ouvrages**

1. BIGOT J., *Le traité du contrat d'assurance*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, L.G.D.J, 2014, 896p.
2. BOURGEOIS M. et DESROSIERS M.C., *Le droit maritime*, volume 23, Québec, 2005, 1450p.
3. BRUNAT L., *Sanctions applicables en cas de fausses déclarations de la nature ou du poids des marchandises*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, 1978, 952p.
4. CAMBIER C., *Droit judiciaire civil*, tome 1, Bruxelles, Larcier, 1995, 968p.
5. CARLOT J-F., *Droit des assurances*, Paris, 2014/15, 875p.
6. DE SMET R., *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, tome II, Paris, Soufflot, 1959, 986p.
7. DE SMEESTERS C. et WINKELMOLEN G., *Droit maritime et droit fluvial*, tome III, 2<sup>è éd.</sup>, Bruxelles, Larcier, 1938, 940p.
8. HEMARD J., *Les contrats commerciaux*, Paris, Sirey, 1955, 1460p.
9. HUBERT G. et CLAUDE J.B., *Droit des assurances*, 3<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, , 1981, 824p.
10. JACOB N. et LE TOURNEAU Ph., *Assurances et responsabilités*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, 1979, 458p.
11. J.LE CLERLE, *Avaries communes, avaries particulières et manquants*, Paris, L.G.D.J, 1977, 208p.
12. MARCEL F., *Droit des assurances*, 6<sup>è éd.</sup>, Bruxelles, Larcier, 1975, 652p.
13. MATOUK H. et DE JUGLART M., *Les assurances aériennes*, tome XVII, Paris, Soufflot, 1971, 725p.
14. POURCELET M., *Le transport maritime sous connaissance*, Montréal 101, canada, 1972, 690p.
15. RODIERE R., *Droit maritime*, 8<sup>éd.</sup>, Paris, Dalloz, 1979, 860p.
16. SAUVAGE F. et TALANDIER J., *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, 2<sup>éd.</sup>, Paris, Soufflot, 1965, 685p.
17. SCAPEL P., *Traité théorique sur les transports par mer, terre, eau, air, fer : Le destinataire des marchandises*, Paris, L.G.D.J, 1985, 695p.
18. VANDEPUTTE R. et DE RAEDT Y., *Manuel des assurances et du droit des assurances*, Bruxelles, Bruyant, 1962, 1260p.

---

## II. Les mémoires consultés

1. BEVOAVY L., *L'importance de l'expertise maritime dans les échanges commerciaux internationaux*, mémoire, ANTANANARIVO, U.T, 2006, 72p.
2. HOBINGINGO A., *La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal international dans le contrat de transport de marchandises*, mémoire, Bujumbura, U.B, Fac. Droit, 2017, 97p.
3. NDAYIRAGIJE J.P., *De la responsabilité des transporteurs routiers de marchandises en droit interne*, UB, mémoire, fac.de droit, 1990, 111p.
4. NDAYIZEYE E., *De la responsabilité civile du transporteur international maritime*, mémoire, Bujumbura, U.B, Fac. de Droit, 2005, 88p.
5. NGENDAKUMANA C., *De l'assurance maritime appliquée aux marchandises*, mémoire, Bujumbura, U.B., F.D, 2017, 65p.
6. NIJIMBERE A., *Le régime juridique de l'assurance maritime des importations au Burundi*, mémoire, Bujumbura, U.B, 1998, 66p.
7. NINGANZA J.C, *L'assurance de la responsabilité civile du transporteur international terrestre : cas du COMESA*, mémoire, Bujumbura, U.B., Fac. de droit, 2017, 84p.

## III. Thèse

1. KAGOU KENNA (P. H.), *Le destinataire dans le transport de marchandise par mer*, thèse, U.D, FSJP, 2014, 98p.

## IV. Les sites internet

1. <https://www.eurofiscalis.com>.
2. <http://www.ftusanet.org> qui est donc un extrait du site de la fédération tunisienne des sociétés d'assurance (FTSA) en sigle.
3. <https://www.amazon.fr>.
4. <https://www.lefrançaisdesaffaires.fr>.
5. <https://www.idealofr.com>.
6. <https://www.infonet.fr>.
7. <https://www.larousse.fr>.

**V. Codes et lois**

1. La loi n° 1/06 du 17 juillet 2020 portant révision de la loi n° 1/02 du 07 janvier 2014 portant code des assurances du Burundi.
2. Code civil livre III du Burundi.

**VI. Article scientifique**

MATTHIEU, le transport routier : les obligations à respecter.

**VII. Autres documents**

1. Encyclopédie Dalloz, répertoire de droit commercial, Tome II, 568p.
2. Informations recueillies auprès du personnel du BICOR A.G.
3. Art.8.§2 et 4 de l'acte uniforme relatifs aux contrats de transports de marchandises par routes.
4. Informations recueillies auprès du personnel de service de transport maritime P.R Chine Burundi.
5. La synthèse de Julien DUBE.
6. La règle A des règles d'York et d'Anvers de 2004
7. La police BICOR Assurances générales pour transport de marchandises du 20 avril 2004
8. PRECIS DALLOZ : droits des transports terrestres et aériens, 2éd. Paris, J.G.D., 1977, p.180.
9. INSTITUT DE DROIT COMPARE DE PARIS : le contrat de transport de marchandises terrestres et aérien s, Paris, A.Pédone, 1977, 680p.
11. KAYUDI MISAMU (C.), transport des marchandises, S.L, KINSHASA, 2015, 456p.