

INSTITUT SUPERIEUR DE COMMERCECentre des Recherches Interdisciplinaires
de Gestion et Développement

« CRIGED »

Revue Congolaise de Gestion et le Développement
Volume n°24, Décembre 2021**1. UTILITE DE L'EXPERTISE MARITIME DES CARGAISONS DANS
LE COMMERCE EXTERIEUR AU PORT DE MATADI.****Cas de la division des commissariats d'avaries / Matadi, de 2017 à 2021****Par :****Assistant ININGO BOSULU Déo****Résumé de l'étude**

Depuis la seconde moitié du vingtième siècle, on assiste à un bouleversement de l'économie mondiale avec la montée du phénomène de mondialisation qui se traduit par une forte interdépendance des économies¹. Notre pays la République Démocratique du Congo ne vit pas en vase clos. Il subit comme tous les autres pays du monde, les effets positifs et négatifs des échanges commerciaux qui connaissent de nos jours un essor remarquable.

De ce fait, trois facteurs découlent de ce phénomène : les coûts de transport ont dégringolé d'une façon nette grâce à une série d'innovations et à une efficacité accrue des modes et des infrastructures de transport ; le processus d'intégration comme l'émergence de blocs économiques et l'abolition des tarifs à une échelle mondiale ont su promouvoir le commerce extérieur.²

Si, dans tous ces mouvements, plusieurs experts interviennent chacun dans un secteur déterminé, dans le domaine de la couverture des risques des marchandises sera l'assurance qui jouera un rôle déterminant. Or quand on parle de l'assurance, on met en scène deux parties (assureur et assuré).

Pour réussir, l'assurance fonctionne en chaîne dont les maillons sont les parties ci-après : Les assureurs, les agents généraux, les courtiers d'assurance

¹ BITEMO NDIWULU X., Cours de Théories de l'Echange International, L1 Dne & Com.Ext, ISC/MATADI, 2020-2021, P1.

² GHISLAINE L. & HUBERT M., Management des opérations du commerce international, 6^e édition, Dunod, Paris, 2003, P12.

et les commissariats d'avaries (au sein de ces derniers, on trouve les experts maritimes).

Le transport maritime dont le développement est étroitement lié à celui du commerce extérieur demeure, malgré de très loin, le principal mode de transport dans le monde entier. Il est moins coûteux et le plus adaptés aux marchandises et aux produits volumineux et lourds. On a constaté que plus de 90% des échanges mondiaux empruntent la voie maritime.³

L'état des marchandises intéresse au plus haut niveau les différents acteurs. L'expéditeur reçoit les marchandises dans un certain état. En les mettant sur le navire, son souhait serait que les marchandises soient remises au Capitaine dans le même état car toute avarie avant embarquement est portée comme réserve sur le connaissement. Le transporteur aussi, en signant le connaissement, s'engage à livrer les mêmes marchandises au port de débarquement dans le même état qu'à l'embarquement.

Dans cette longue chaîne, différents auxiliaires de transport interviennent dans le suivi des opérations en toute responsabilité. Le problème est donc de pouvoir situer les responsabilités des uns et des autres en cas d'avarie à la cargaison.

Pour cette monographie, nous allons nous focaliser sur l'Expertise maritime en RDC et spécialement au niveau du Commissariat d'Avaries de l'OCC/Matadi.

Mots clés : Expertise maritime, Avarie de la cargaison et Commerce extérieur.

³ BELLOTI J., Transport international des marchandises, 2^e éd, coll. Gestion internationale, Paris, Vuibert, 2002. P123.

Introduction

Le navire est la clé de réussite de l'expédition maritime. Son état doit pouvoir permettre l'accomplissement du voyage en toute sécurité et ne doit pas être un danger pour l'équipage, les autres navires et l'environnement. Pour ce faire, il doit répondre aux exigences des conventions maritimes internationales en matière de sécurité. Tous ces contrôles sur l'état du navire et toutes les inspections sur l'état de la cargaison forment le domaine des *experts maritimes*⁴.

L'expertise maritime est une opération dont le but est de contrôler l'état de la cargaison afin de s'assurer de la conformité à des normes préétablies ou simplement d'en constater l'état après inspection ; de quantifier la cargaison transportée par le navire ; et de rechercher les causes et l'étendue d'une avarie à la cargaison. Cette opération est exécutée par une personne compétente reconnue comme telle par une organisation locale ou internationale. Cette personne est « l'expert maritime » ou surveyor en anglais⁵.

En fonction de son expérience, de sa formation ou de ses connaissances sur les particularités d'un type bien précis de cargaison, l'expert maritime va se spécialiser et circonscrire ainsi son champ d'intervention⁶.

En vue d'atteindre les objectifs que nous poursuivons dans cette étude, notre préoccupation soulève des interrogations suivantes :

- A quoi consistent le rôle, la mission et la finalité d'un l'expert maritime ?
- Quel est l'importance de l'expertise maritime dans le commerce extérieur ?
- Dans l'exercice de sa mission, l'expert maritime est-il indépendant, impartiale et objectif ?

⁴ MUKUNDA SIMBWA, Les Expertises Maritimes, Cargaison et Navire, Edition Shipping Guidés, Conakry/Guinée, Mars 2015, P.9.

⁵ Idem.

⁶ Ibidem.

Ce sujet requiert une grande importance dans le développement, et la gestion du transport maritime international. En effet, l'expertise maritime demeure une étape importante dans la gestion, et la résolution du contentieux maritime.

Ce sujet, revêt d'un intérêt majeur car son développement révèle l'importance d'un expert maritime dans le mode de transport maritime.

Pour arriver à la fin de la réalisation de ce travail, nous aurons à opter pour les méthodes analytique et déductive, ainsi que les techniques documentaire et d'interview.

Pour éviter de traiter un sujet de recherche vague, nous avons délimité notre sujet dans le temps sur une période allant de 2017 à 2021 et dans l'espace il se focalise sur l'importance de l'expertise maritime des cargaisons dans le commerce extérieur dans la division commissariat à d'avaries Matadi.

En dehors de l'introduction et la conclusion, le présent travail aborde quatre points essentiels, à savoir :

- Définitions et notions sur les concepts théoriques ;
- Présentation de la division des commissariats d'avaries Matadi ;
- Ordre, profil et instruments du travail d'un expert maritime en RDC ;
- Importance de l'expertise maritime dans le commerce extérieur.

1. DEFINITIONS ET NOTIONS SUR LES CONCEPTS THEORIQUES

En faisant allusion à notre sujet du travail, nous toucherons, tour à tour, dans ce premier point, quelques notions de base ayant trait à notre sujet de recherche, notamment Le commerce extérieur, le transport maritime et l'expertise maritime.

1.1. LE COMMERCE EXTERIEUR

1.1.1. Le commerce

1.1.1.1. Définition

Le commerce peut être défini comme un échange des biens et des services en vue de réaliser un bénéfice. Les éléments découlant de cette définition sont l'échange, la valeur et le bénéfice.

Le commerce est une activité économique qui est aussi dans le fait d'échanger les biens provenant de l'industrie ou de l'agriculture en vue de faire le profit.

1.1.1.2. Branches du commerce

Le commerce comprend cinq branches, à savoir⁷ : L'échange ; Le transport ; Le stockage ; La banque et L'assurance.

Sur le plan de l'organisation, le commerce comprend plusieurs branches selon les différents critères. En tenant compte des frontières nationales, on distingue :

- Commerce national intérieur ;
- Commerce national extérieur ;
- Commerce national de transit.

Dans le commerce extérieur, nous avons les commerces d'importation qui consiste dans le fait d'acheter de biens à l'extérieur du pays et le commerce d'exportation, celui où l'on vend à l'extérieur et enfin le commerce de transit qui est une facilité accordée à un pays étranger de faire passer ses marchandises à travers le pays sans payer les droits de douane.

Dans le commerce national intérieur, on peut considérer le critère de la qualité des marchandises achetées. Ainsi, on a le commerce de gros, demi gros et de détail.

⁷ COHEN Daniel, Richesse du monde, pauvreté des Nations, Flammarion, Paris, 1997, P.68.

Le commerce de gros est celui qui se pratique entre le producteur ou les importateurs et les acheteurs pour les grandes quantités. Le commerce de demi-gros est celui qui se pratique entre les grossistes et les acheteurs pour des quantités aussi importantes mais modestes par rapport à celles des grossistes. Le commerce de détail se pratique entre les consommateurs et les vendeurs traditionnels.

A l'activité principale d'échange s'ajoutent les activités connexes que nous pouvons appeler activités d'appui au commerce. Grâce à ces activités, le commerce se développe et s'épanouit, il s'agit : du transport, du stockage, de l'assurance et de la banque.

Le transport vient appuyer le commerce et faciliter son développement du fait qu'il rapproche le producteur-vendeur avec le consommateur-acheteur. Car les centres de production ne sont pas nécessairement situés près des centres de consommation. La barrière distance est brisée par le transport.

Le stockage est une activité qui consiste à garder les marchandises en attendant d'être utilisée. Ce commerce est rendu nécessaire lorsqu'il y a décalage entre production et consommation. Si la consommation est immédiate, le stockage n'est pas nécessaire.

La banque, elle facilite le commerce en louant des moyens de paiement à l'acheteur qui en manque pour payer. L'assurance, elle, consiste à sécuriser les acheteurs et les vendeurs quand il y a risque qui pèse sur la transaction.

1.1.2. Le commerce extérieur

1.1.2.1. Notions

Le commerce international occupe une place importante dans les débats de politique économique dans la période récente. Selon les nations, les échanges internationaux sont perçus comme une chance, par exemple pour les pays d'Asie qui connaissent une croissance forte en raison de leurs exportations, ou comme une menace, pour les pays

développés qui voient la production de nombreux secteurs concurrencée par des importations accrues⁸.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'en 2008, le commerce international a connu, à de très rares exceptions près, une croissance remarquable, très supérieure à celle de la production mondiale.

Mais la crise financière de l'automne 2007 et ses répercussions sur l'économie réelle conduisent à des prévisions de diminution très sensible: d'après les données de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce), les exportations mondiales du premier trimestre 2009 ont diminué de 22 % en glissement trimestriel et de 31 % en glissement annuel. Alors que, jusqu'en 2007, la mondialisation commerciale semblait vouée à une croissance sans limite, de nouvelles interrogations sur son futur s'expriment maintenant ; à l'impact de la dépression sur le commerce mondial s'ajoute la crainte de réactions protectionnistes⁹.

En effet, lors des périodes de crise, des pressions fortes réclamant la protection des économies nationales de la concurrence étrangère se manifestent. Après 1929, à la suite des États-Unis, les principales nations industrielles ont élevé des barrières douanières pour tenter de limiter la dépression. Mais l'histoire a montré que l'escalade du protectionnisme a eu l'effet inverse. Aujourd'hui, les membres de l'OMC sont engagés, depuis 2002, dans un cycle de négociations pour atteindre une nouvelle étape dans la libéralisation du commerce international entamée dès 1947. Le devenir de ces négociations, qui auraient dû s'achever en 2005, risque de dépendre étroitement de l'ampleur de la récession mondiale.

Pour comprendre l'évolution et les formes du commerce international, il est nécessaire de confronter les faits et les théories. Les théories du commerce international cherchent à répondre à plusieurs questions, au sein desquelles deux dominent :

⁸ LEON Alain et SAUVIN Thierry, De l'économie internationale à l'économie globale, Ellipses, Paris, 2005. P.81.

⁹ RAINELLI Michel, La nouvelle théorie du commerce international, La Découverte, Paris, 1997. P.92.

- la première est l'explication de la spécialisation internationale, c'est-à-dire, permettre de comprendre pourquoi un pays importe telle catégorie de biens et exporte telle autre. En effet, si une partie des échanges internationaux s'explique par des conditions naturelles évidentes (la France ne pourra jamais produire de café pour des raisons climatiques, la Suisse ne pourra jamais exporter du pétrole), l'essentiel de ces échanges nécessite une explication moins évidente (comment comprendre que la France importe des automobiles d'Allemagne et, simultanément, en exporte vers ce pays ?).
- la seconde est l'analyse de l'impact de l'ouverture aux échanges internationaux sur les économies nationales, ce qui permet de fonder le choix des politiques commerciales entre libre échange et protectionnisme.
- Le sujet du protectionnisme est suffisamment important et source d'oppositions entre les tenants des deux politiques extrêmes pour qu'il soit nécessaire de se consacrer au débat sur le libre-échange protectionnisme ainsi qu'aux instruments dont disposent les pouvoirs publics pour agir sur le commerce international.

L'analyse du commerce international et de ses effets repose bien évidemment sur une vision du monde où les nations jouent un rôle essentiel, leurs caractéristiques expliquant la spécialisation internationale. Mais il existe des firmes multinationales qui ont pour originalité de produire dans au moins deux pays différents et qui exercent une influence sur les échanges internationaux selon leurs décisions de localisation des usines.

En liaison avec les firmes multinationales, mais pas uniquement, un phénomène nouveau s'est développé partir du milieu des années 1980 : l'exportation de services, de plus en plus qualifiés, par des économies émergentes (principalement l'Inde), qui conduit à des inquiétudes au sein des économies les plus développées, notamment aux États-Unis.

Figure N° 1 : Effets du commerce international¹⁰

¹⁰ KALONJI MPUNGA, Cours de Commerce International, L2 Agronomie, CEPROMAD Matadi, 2018. P.8.

1.1.2.2. Définition

Le commerce extérieur est l'ensemble d'opérations qui consistent à acheter ou à vendre ou encore à revendre des marchandises en dehors de son espace national. Il est celui qui se fait entre les habitants des pays différents. C'est généralement le commerce de gros et comprend le commerce d'importation, d'exportation et de transit.

En contrario, le commerce national est l'ensemble de transactions auxquelles sont intéressés tous les habitants d'un pays déterminé. Il comprend alors, à cet effet, le commerce intérieur et extérieur.

En définitive, nous pouvons retenir que terme commerce international désigne l'ensemble des échanges internationaux de biens et services. Sont inclus dans la notion de commerce international les concessions de licences et les investissements¹¹.

1.1.2.3. But du commerce extérieur

Dans un premier temps, nous pouvons retenir que le commerce extérieur a pour but d'aménager les relations entre différents pays, entre un individu et un Etat étranger ou encore entre individus dans l'intérêt de la communauté mondiale.

Par ce fait, le commerce extérieur encourage les entreprises nationales ou nationalisées à augmenter la puissance productrice, à grossir le produit annuel brut à multiplier les richesses nationales telles est la conception d'Adam SMITH.

En outre, sur le commerce extérieur, la conception de Karl MARX s'appuie sur deux points, à savoir :

- Le commerce extérieur pratiqué avec les pays moins développés représente pour le capitalisme, un moyen d'assurer sa croissance et son développement interne. Ainsi, le revenu du capitalisme est intimement lié à l'existence des hommes à exploiter ;

¹¹ GERVAISE Yves, JAMBARD Pierre, Le commerce international, Armand Colin, Paris, 1998, P.145.

- Par ce commerce, Karl MARX entend assumer une réaction des facteurs aux produits des activités industrielles les plus dynamiques.

Le commerce extérieur a été à la base de la création de l'union européenne, jadis BENELUX, CECA ; AELE, CEE, marché commun et communauté européenne.

1.1.2.4. Les avantages et inconvénients du commerce extérieur¹²

Par le fait du commerce extérieur, l'efficacité globale s'élève dans toutes les productions et se développe et par conséquent, les consommations et le niveau de vie réel de coéchangiste augmentent.

Cette structure nationale sera avantageuse dans la mesure où un pays aura tendance à se spécialiser dans quelques productions seulement. En considérant à l'extérieur cette tendance, un pays risque de devenir très dangereux, car le pays vendeur se trouve sous la dépendance des acheteurs qui peuvent faire varier considérablement le prix du produit en question.

1.2. TRANSPORT MARITIME

1.2.1. Notions

A l'orée du 21^{ème} siècle, il est devenu quasi impossible de se mettre à l'écart de ce grand mouvement commercial qui globalise les peuples. Révolue l'époque où les Etats étaient divisés en deux blocs du marché, soit à une économie planifiée¹³.

Le commerce tend à se libéraliser, se développer encore d'avant (le commerce électronique) et s'organise au sein de ce qu'on appelle depuis les accords de Marrakech en 1994, l'Organisation Mondiale du Commerce. Le choix de cette ville du tiers monde pour cette création est ironique quand on comprend que les pays en développement surtout d'Afrique sont délaissés. Il est clair que cette organisation internationale a pour mission d'administrer les accords commerciaux déjà existants

¹² MUCCHIELLI Jean-Louis, Relations économiques internationales, Hachette, Paris, 1991, P.228.

¹³ KALONJI MPUNGA, Op.Cit, P.45.

depuis 1947 par GATT, servir de cadre aux négociations et permettre le règlement des différends entre les nations.

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport des marchandises, il couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, aluminium, phosphates). A côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits probablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on appelle de la marchandise diverse. Le secteur maritime est donc, par nature, international et dynamique. L'industrialisation accrue de l'industrie du transport maritime ces dernières années, s'est traduite par des changements concernant la propriété et la gestion des bateaux.

Le transport maritime est incontestablement le moteur de la croissance commerciale si nous savons que 72% des espaces de la terre sont constitués des océans et 90% des échanges commerciaux s'y effectuent. De façon plus précise, environ 400 milliards de tonnes de marchandises empruntent annuellement la voie maritime.

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

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises, ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port). Plus de 6 milliards de tonnes empruntent ainsi la mer durant les années antérieures.

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). A côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a

coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers » (General cargo en anglais).

Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des conteneurs maritimes. D'un format standardisé : 20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant, à la fois, le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final¹⁴.

1.2.2. Avantages

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport Maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité :

- ✚ Sûreté : Il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises ;
- ✚ Moindre pollution : Il a une faible consommation d'énergie à la T km ;
- ✚ Fiabilité : Il offre des garanties de régularité.

1.2.3. Les inconvénients du transport maritime

Les inconvénients sont de trois ordres :

- Délais importants ;
- Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs ;
- Assurances et emballages plus onéreux.

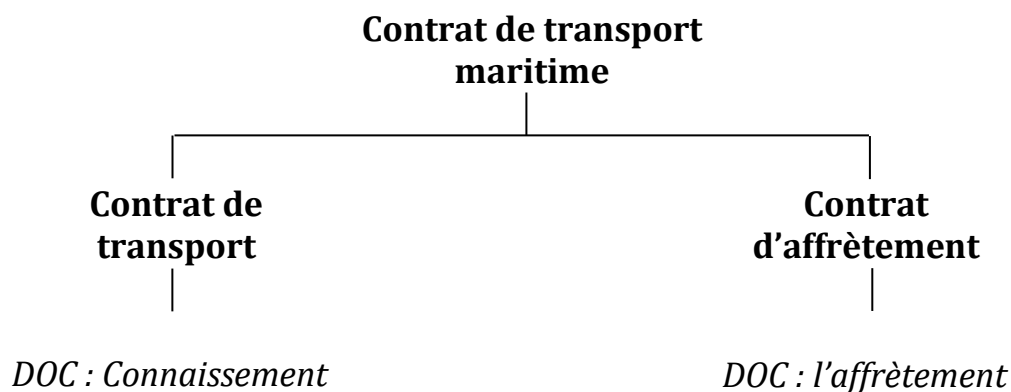
1.2.4. Le Contrat de Transport Maritime

Le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats :

¹⁴ www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm Consulté le 13 Août 2021.

- Soit un contrat, c'est-à-dire, l'accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Ce cas de figure est évidemment le plus fréquent. Il sera traité ici. Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :
 - A titre onéreux (il y a un prix à payer) ;
 - Commutatif (les avantages des parties sont connus à l'avance) ;
 - Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur) ;
 - Réel (il porte sur un objet, une marchandise bien déterminée à transporter) ;
 - Synallagmatique (obligations de parts et d'autres).
- Soit un contrat d'affrètement sous charte-partie, par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminés.

Figure n°2 : Contrat de transport maritime¹⁵



1.3. EXPERTISE MARITIME

1.3.1. Notions et définitions

Le mot expert est un concept polysémique, raison pour laquelle, nous essayerons, dans ce point, de donner les définitions du mot selon différents auteurs.

¹⁵QUINET E., Principes d'économie de transport, éd. Economica, Paris, 1998, P.86.

L'expert est une personne qui, en plus, possède une connaissance théorique d'un domaine délimité de savoir, a acquis une connaissance pratique, avancée et reconnue par ses pairs du domaine. Au sens courant, l'expert est celui qui dispose d'une compétence spécialisée dans un domaine donné. Un expert est identifié donc à exclure ceux qui n'ont pas de connaissances particulières¹⁶.

L'expert maritime est un conseiller technique indépendant, objectif et impartial. Il propose aux particuliers et aux professionnels ses conseils, son expérience, ses connaissances et son savoir-faire pour ce qui concerne la construction des navires et leur entretien, leur exploitation et leur maintien en sécurité¹⁷.

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

Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de services, habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages.

Eu égard à toutes les définitions qui précèdent, nous pouvons retenir qu'est considéré comme étant expert maritime, toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertise maritime et ou commissionnaires d'avaries.

Son domaine de compétence s'étend à tout le domaine maritime. Il peut être amené à s'entourer de spécialistes dans la conduite d'expertises techniques.

¹⁶ MONGA NUMBI André, *Lexique douanier et accisien de la RDC*, 1^{ère} éd, Kinshasa, Ed, Lexico, 2017. P.121.

¹⁷ MOUKOUTOU R., *Expertise maritime dans la chaîne de transport international*, Mémoire, IPE Dakar, 2010, P.25.

Il intervient à tous les stades de la vie du navire. Ses missions, très variées, portent sur les aspects techniques, administratifs, légaux et financiers du navire.

Il peut être amené à expertiser un navire pour en déduire une valeur vénale qui permettra une vente ou un achat. Cette valeur peut également être un point de départ à la détermination d'une couverture d'assurance.

L'expert est le mandataire de son client. Il agit dans le cadre de la déontologie professionnelle et se trouve tenu à un devoir de moyen, de conseil ainsi qu'au secret professionnel. Il est couvert par une assurance en responsabilité civile pour son exercice professionnel.

Il est contradictoire (pour une expertise amiable et contradictoire) choisi par son client pour une expertise amiable, désigné par le tribunal pour une expertise judiciaire (expert judiciaire).

L'expert maritime fixe librement ses honoraires avec son client en fonction du temps, de la difficulté et de la technicité à mettre en œuvre.

Chaque cas étant un cas particulier, si l'on écarte les missions de bases. Il est impossible d'établir un tarif type et chaque mission doit faire l'objet d'un devis détaillé.

L'expert maritime rédige un rapport à l'issue de sa mission. Ce rapport, illustré de photos, fait la synthèse des constatations et des analyses. Il indique un diagnostic et établit une évaluation des coûts. Selon les cas, un rapport préliminaire peut être établi avant dépôt du rapport définitif.

1.3.2. Rôle et mission

Comme nous l'avons vu dans notre définition de l'expert maritime, il s'avère être une tâche très difficile. Même les experts maritimes, avec une expérience professionnelle impressionnante, ont des difficultés à trouver une bonne définition de l'expert maritime, sûrement à cause du fait que ce titre englobe tellement de tâches différentes.

Le rôle de l'expert peut être très varié. Beaucoup d'expertises différentes peuvent avoir lieu, à des moments différents et pour des buts différents.

L'intervention d'un expert maritime peut être sollicitée à l'occasion d'une multitude de contrats maritimes différents : la construction navale ; le transport de marchandises par mer ; les chartes parties, la réparation des navires, la vente et l'achat de navires, etc.

La diversité de tâches que l'expert maritime peut effectuer est bien illustrée par les différentes personnes pour lesquelles un expert peut faire des expertises.

Ses clients, ses maîtres d'ouvrage sont très nombreux et très divers : l'armateur, l'affréteur, le vendeur, l'acheteur, l'agent maritime, l'expéditeur, l'acconier, le P&I club, les assureurs des marchandises.

Pour illustrer la diversité de tâches que l'expert maritime peut effectuer, on va brièvement examiner quelques catégories d'expertise, de livraison au transporteur maritime (expertise de pré expédition), surveillance de l'embarquement, des opérations de chargement, de l'arrimage à bord du navire et enfin les opérations de débarquement à l'arrivée.

Dans cette perspective, il est important de remarquer que l'expert maritime n'intervient pas seulement quand un dommage, une avarie s'est déjà produite.

L'intérêt de l'expert maritime réside aussi dans son rôle préventif. Il existe un rôle important pour l'expert maritime d'établir l'état des marchandises, de l'arrimage et des cales, pour avoir une preuve en cas de constatations ultérieurement.

A la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante : les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers, engrais etc. ; la recherche des causes du sinistre et établissement de sa matérialité ; la détermination de nature et l'étendue des dommages ; l'estimation et/ou évaluation des dommages ; l'établissement d'un rapport authentique sur

l'ensemble de constatations ; de vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimensions ; l'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft Survey, de bunker Survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbures et tous autres cargos ; l'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ; et le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et de l'environnement lors d'un sinistre.

2. PRESENTATION DE LA DIVISION COMMISSARIAT D'AVARIES MATADI

Avant de présenter la Division le Commissariat d'Avaries, nous avons jugé utile de donner la précision du contenu sémantique de quelques concepts autour desquels se forme l'ossature de notre dissertation scientifique.

2.1. DEFINITION DES CONCEPTS CLES AU SEIN DE LA DIVISION COMMISSARIAT D'AVARIES MATADI¹⁸

2.1.1. Commissariat d'Avaries

Le commissariat d'avaries est l'un des maillons dans le secteur d'Assurance. A quelques égards près, le commissaire d'Avaries paraît même être le maillon le plus important.

En effet, dans cette chaîne, les deux protagonistes sont d'un côté les assureurs et de l'autre l'assuré. Mais seuls, ils ne peuvent pas faire fonctionner le secteur. Ainsi, entre les deux se trouvent plusieurs intervenants, chacun jouant un rôle précis.

2.1.2. Commissaire d'Avaries

Le commissaire d'Avaries, lui, tient son mandat des assureurs, il est défini comme une relation de confiance chargée d'organiser l'expertise pour faciliter le jeu de l'assurance. Comme l'indique cette définition, l'essentiel du travail du commissaire d'Avaries s'inscrit dans le domaine de l'assurance.

A la différence de l'OPJ, le commissariat d'avaries ne se saisit d'office d'un dossier si jamais il n'a pas été requis. L'Avarie est une altération (dégradation, détérioration) de la qualité d'une marchandise.

¹⁸ Division Provinciale du Commissariat d'avaries Matadi 2021.

C'est le changement en mal par rapport à l'état normal. Bref, c'est un dommage causé à une cargaison.

L'avarie couvre un champ aussi vaste que diversifié comprenant le manquant, la casse, la mouille, le coulage, l'oxydation, la bosselure, la déchirure, la torsion, etc,...

L'expertise maritime est un travail technique indépendant qui consiste à mettre ses connaissances au service de son client afin de l'éclairer sur la vérité technique au sujet de l'objet de sa mission.

Sur le plan du commerce extérieur, on entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue, pour le compte des particuliers et des tiers, les prestations de services dits expertises maritimes. L'expertise maritime s'avère être une tâche très difficile.

Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de services, habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages.

2.2. Présentation de la division commissariat d'avaries Matadi¹⁹

La Division Commissariat d'Avaries Matadi est l'une des 13 Divisions qui compose la Direction Provinciale du Kongo Central.

2.2.1. Missions et Objectifs

2.2.1.1. Les missions

Toujours est-il que par rapport à la charge initiale lui conférer par les assureurs, le commissaire d'avaries a pour mission classique de constater les avaries et/ou dommages et délivrer un rapport.

A cette mission classique, s'est ajoutée une autre dimension d'interventions dictées par le dynamisme du domaine. Celle-ci est nommée mission de surveillance et de prévention des sinistres qui

¹⁹ Division Provinciale du Commissariat d'avaries Matadi, Op.cit.

consiste à prendre toutes les dispositions possibles et arrêter les mécanismes nécessaires en vue de (d') :

- devancer, arrêter ou minimiser les avaries au où il y en aurait ;
- effectuer une bonne supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers, engrais, etc. ;
- la recherche des causes du sinistre et établissement de sa matérialité ;
- la détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- l'estimation et/ou évaluation des dommages ;
- l'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations.

Aujourd'hui, elle constitue la plus grande activité du commissariat d'Avaries de la Direction Provinciale du Kongo Central.

En marge, de celles énumérées expressément, beaucoup d'autres missions peuvent lui être confiées telles que l'organisation de système, l'audit, la recherche des marchandises égarées, l'agréage, etc.

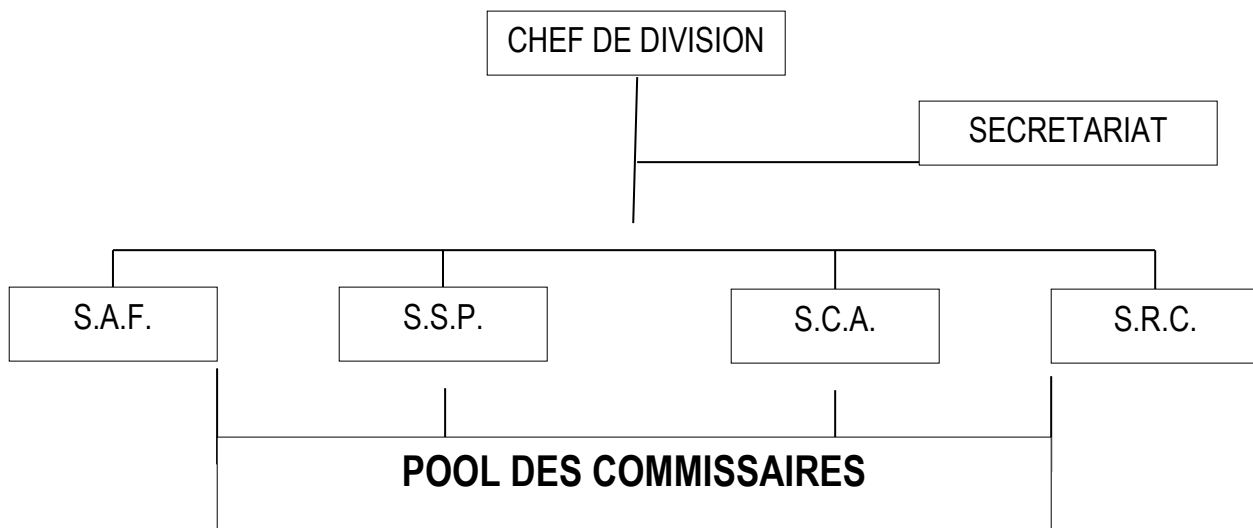
2.2.1.2. Les objectifs

- Parvenir à réaliser un travail professionnel, en faisant rationnellement l'expertise conformément à la mission lui confiée ;
- Réussir à bien défendre, protéger et sauvegarder d'une part, les intérêts des assureurs et leurs assurés ainsi que tous autres demandeurs de ses services en faisant des conclusions en toute objectivité ;
- Etablir un rapport d'expertise ou un certificat d'avaries en vue de départager l'assureur et l'assuré et permettre à ce dernier de bénéficier d'un éventuel remboursement.

2.2.2. Fonctionnement de la Division Commissariat d'Avaries

Cette Division à 4 Services dirigés par un Chef de division, secondé par un Adjoint.

Figure n°3 : Organigramme de la Division Commissariat d'Avaries



Source : Nous-même à partir des informations reçues à la division commissariat d'avaries

2.2.3. Les Services du Commissariat d'avaries Matadi.

Comme l'indique l'organigramme, la Division Commissariat d'avaries a un secrétariat, quatre Services et un pool des commissaires d'avaries.

2.2.3.1. Le Service Administratif et financier;

Comme l'indique son nom, ce Service a deux aspects. Un administratif et un autre financier.

- Aspect administrative : s'occupe de la propreté du bâtiment, de la discipline du personnel et élabore les différents rapports, mensuel, budgétaire, annuel etc...
- Aspect financier : s'occupe de la facturation de différentes prestations de la division.

2.2.3.2. Le Service Surveillance et Prévention des sinistres ;

L'expert prend toutes les dispositions possibles et arrête les mécanismes visant à devancer, endiguer et/ou minimiser les dommages au cas où il y en aurait.

2.2.3.3. Le Service Constat d'avaries ;

Le constat d'avaries consiste à relever les constatations sur les produits ou marchandises avariés ou encore faisant l'objet de présomption d'avaries.

2.2.3.4. Le Service Recourt et Contentieux.

Le Service Recourt et contentieux s'occupe du suivi des marchandises déclarées non conforme non seulement par les laboratoires de l'OCC, mais également par d'autres Services de l'Etat qui travaillent aux frontières de notre pays notamment la Quarantaine en vue d'éviter leur mise en consommation.

3. ORDRE, PROFIL ET INSTRUMENTS DU TRAVAIL D'UN EXPERT MARITIME EN RDC

3.1. L'ordre national des experts maritimes

Selon la loi n° 83-0674 du 28 Janvier 1983 portant création de l'Ordre des Experts et Evaluateurs agréés, il est créé un ordre des experts et évaluateurs agréés, constituant un établissement public à caractère professionnel, groupant les praticiens habilités à exercer la profession d'expert et la profession d'évaluer dans les conditions fixées par décret.

Les membres de l'ordre, régulièrement inscrits au tableau, peuvent seuls, faire usage du titre de l'expert agréé et évaluateur agréé. L'ordre a pour objet d'assurer la défense de l'honneur, de l'indépendance et des intérêts moraux et matériels de ses membres. Il établit le code des devoirs professionnels le barème des honoraires, la réglementation du stage et le règlement intérieur de l'ordre.

L'ordre peut présenter aux pouvoirs publics et à l'autorité constituée toute demande relative à la profession d'expert agréé, et être saisi par ces pouvoirs et autorités de toutes questions les concernant.

Il peut contribuer au perfectionnement professionnel de ses membres ainsi qu'à la préparation des candidats à la profession d'expert agréé et d'évaluateur agréé. Il peut s'occuper de toutes questions d'entraide et de solidarité professionnelle.

Selon l'article 4 du code de l'expert au Sénégal, est expert agréé, le technicien versé dans la connaissance d'une science, d'un art ou d'un métier qui en son nom propre et sous sa responsabilité, fait sa profession de l'expertise-t-elle qu'elle est définie dans l'article²⁰.

3.2. Profil d'un expert maritime

3.2.1. Navire : coque, machines, installations, fonctionnement, avaries au navire

Pour accéder au métier d'expert maritime, selon le code de l'expert en RDC, dans ces articles le postulant au titre d'expert maritime coques et machines doit être titulaire de l'un des diplômes suivants ou leur équivalent reconnu par l'Etat :

- Diplôme d'ingénieur des constructions navales, des arsenaux ou du génie maritime ;
- Diplôme d'officier mécanicien ou de pont de la marine de guerre ou de commerce ;
- Diplôme de capitaine côtier ou de patron de pêche, ou de patron de bornage, ou de lieutenant au long cours, ou de chef de quart mécanicien et justifier d'au moins cinq (5) ans de pratique professionnelle dans la spécialité ou trois (3) ans de pratique satisfaisante par le conseil de l'ordre et acquise chez un expert agréé de la section maritime.

3.2.2. Marchandises : cargaison en tout état et logements, surveillance, prélèvement échantillons, avarie aux marchandises

La profession d'experte maritime marchandise est réglementée, elle nécessite des connaissances spécifiques pour y accéder. Il y a lieu de qualifications spécifiques requises pour devenir « expert maritime » et il existe de qualifications reconnues au Sénégal pour désigner un expert maritime. La seule exigence est que la personne, dite expert doit être titulaire de l'un des diplômes suivants ou de leur équivalent reconnu par l'Etat :

- Un des diplômes exigés pour l'inscription à la section commerciale ou industrielle ;

²⁰GHISLAINE L. et HUBERT M., Management des opérations de commerce international - Importer-Exporter Corrigés, 8^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2007, P.126.

- Un diplôme de maîtrise en sciences juridiques ou économiques, ou sciences exactes ou naturelles et de justifier d'au moins trois (3) ans de pratique professionnelle jugée satisfaisante par le conseil de l'ordre et acquise chez un expert agréé de la section maritime.

En pratique, les experts maritimes s'avèrent être des personnes très compétentes, avec beaucoup d'expérience et de connaissance technique et spécifique du monde maritime.

La profession d'expert maritime ne s'apprend que dans la pratique, à partir d'une base professionnelle, souvent acquise dans le monde des navigateurs, comme capitaine, officier ou mécanicien etc.

Récemment, cette situation a changé. Ce n'est plus une condition sine qua non que les experts maritimes aient acquis une expérience préalable dans le monde des navigants.

De plus en plus on observe des experts qui ont une éducation plus générale, par exemple le droit. Avec le développement technique et l'automatisation des navires et de leur équipement de navigation et de propulsion, les experts maritimes incluent maintenant aussi de plus en plus des experts techniques. De toute façon, cette profession est une profession où l'on apprend encore tous les jours.

Par exemple, un expert de marchandises ne peut pas tout connaître sur toutes les marchandises existantes. Pour expertiser des fruits, il faut avoir une connaissance de base différente de celle requise pour les produits comme les céréales en vrac, le pétrole, l'électromécanique ou l'acier. Dans le cas où il doit expertiser des marchandises dont il n'a aucune connaissance, l'expert doit avouer qu'il n'est pas qualifié pour exprimer une opinion avec autorité. Dans ce cas, il doit consulter une personne indépendante qui en est capable.

Procéder de cette manière ne diminue pas la capacité de l'expert. Au contraire, le fait d'avoir procédé de cette façon, augmente la valeur de son rapport.

3.3. INSTRUMENT DE TRAVAIL INDISPENSABLE

Un des moyens le plus utilisé par l'expert maritime pour prouver l'état des choses expertisées est l'appareil photo. Les photos font presque toujours partie du rapport d'expertise.

Vu que l'expert maritime est les yeux et les oreilles de l'avocat maritime et des assureurs, il est très important que le rapport soit bien rédigé.

Le rapport de l'expert maritime est souvent la seule preuve de ce qui s'est vraiment produit. C'est donc ce rapport qui va servir de base pour le raisonnement juridique.

Vu l'importance primordiale de ce rapport, il n'est pas étonnant que ces personnes exigent de la part de l'expert maritime des rapports de qualité, rendu dans un bref délai et surtout avec des photos de bonne qualité, pour appuyer leur point de vue.

Suite aux développements techniques récents, cette observation pose un dilemme. D'un côté, il y a l'e-mail, qui a ouvert des possibilités jusqu'ici inconnues pour envoyer d'une manière très rapide des rapports. De cette manière, il devient possible d'envoyer des rapports en quelques minutes à l'autre bout du monde. Il serait dommage d'exclure les avantages de rapidité et de qualité que peuvent offrir les nouvelles techniques.

Les rapports, tant préliminaires que définitifs, peuvent être envoyés plus rapidement et les parties intéressées peuvent réaliser des économies financières (moins de frais de téléphone et de fax) et de temps (télécharger le document de l'ordinateur au lieu d'attendre le courrier). En tout cas, l'e-mail et les photos vont devenir très communs dans le futur et chaque expert maritime sera obligé d'évoluer avec son temps en adoptant ces nouvelles technologies.

3.4. INDEPENDANCE, IMPARTIALITE ET OBJECTIVITE

En théorie, l'expert est, en principe, un indépendant et impartial. Ils ne sont pas des avocats. En principe, leurs rapports doivent être rédigés d'une façon objective, sans prendre en considération les intérêts d'une partie.

L'expert s'interdit de recevoir des parties ou des tiers directement ou indirectement, aucun cadeau, présent, faveur ou avantage quelconque ou d'autre rémunération que celle qu'il a officiellement demandée pour honoraires, frais et débours.

L'expert remplit sa mission dans le cadre des lois applicables avec la plus stricte impartialité, faisant abstraction de ses opinions, de ses goûts et ses relations avec les tiers.

Au cours des opérations, il ne fait jamais connaître son opinion. Mais il peut, en vue de tenter une conciliation, pourvu qu'il reste dans les limites de sa mission, donner aux parties tels conseils ou explications techniques qu'il estime opportuns. A moins qu'il n'ait obtenu l'assentiment préalable des parties à qui il aura dû s'en ouvrir, l'expert se récuse s'il a entretenu avec une des parties des relations d'amitiés, s'il a eu avec elle quelque différend, s'il a avec elle des intérêts communs ou divergents, s'il a déjà donné un avis dans l'affaire litigieuse.

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

En pratique, chaque partie différente prend un expert pour représenter son intérêt. Il est très rare qu'on trouve un expert qui représente tous les intérêts. Chaque expert, celui de l'assureur, du P&I, du manutentionnaire, du consignataire, va chercher naturellement à défendre les intérêts de son client et ceux-ci sont en général opposés. Par exemple l'expert du bord fera toujours de son mieux pour minimiser les pertes ou avarie subies par la cargaison afin d'atténuer au maximum la responsabilité du transporteur.

Par contre, celui du manutentionnaire essaiera toujours de minorer la proportion de marchandises saines afin de pouvoir anticiper les pertes éventuelles liées aux vols assez fréquents qui surviennent lors du séjour à quai ou dans les entrepôts du manutentionnaire. Les parties sont apparemment très méfiantes, et peut être ont-ils raison de l'être.

C'est vrai qu'en théorie les experts maritimes doivent être objectifs et indépendant, mais presque partout les experts sont des gens

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

Dans le cas de l'expertise maritime, la concurrence tue l'indépendance et donc l'objectivité des experts maritimes. En pratique, les experts doivent donc se battre pour garder leurs clients, tout en maintenant un degré d'objectivité respectable. Il est très difficile d'atteindre et de maintenir cet équilibre entre indépendance, objectivité et le besoin de faire survivre le bureau d'expertise maritime.

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

Chaque fois, dans n'importe quelle expertise, le succès de l'opération dépend en partie de l'expérience, l'efficacité et l'intégrité de l'expert. Le rapport de l'expert doit être écrit objectivement et donner une impression complète.

Surtout dans les expertises de marchandises endommagées, le rapport de l'expert est un document d'importance primordiale. Pour les assureurs, c'est le seul élément de preuve, sur lequel ils doivent déterminer l'étendue de leur responsabilité.

Dans la mesure du possible, le rapport ne peut contenir que des informations concernant les faits. Chaque opinion émise par l'expert doit pouvoir être soutenue par les faits. L'expert doit toujours être conscient du fait que du contenu de son rapport peut dépendre la responsabilité d'une partie pour des sommes très importantes.

4. IMPORTANCE DE L'EXPERTISE MARITIME DANS LE COMMERCE EXTERIEUR.

4.1. Procédure de traitement d'avaries

Tout part des opérations d'importations et d'exportations. Lors des dites opérations, les inspecteurs de conformité contrôlent la marchandise et les échantillonneurs prélèvent les échantillons et les amènent aux laboratoires de l'OCC pour différentes analyses.

Après cette étape, toute marchandise déclarée non conforme est signalée dans un bulletin de non-conformité et portée à la connaissance de son propriétaire et l'OCC demande à ce dernier de ne pas la mettre en vente en attendant la note de résultat d'analyse. Une copie dudit bulletin est envoyée au Commissariat d'Avaries pour le suivi par le Service Recourt et contentieux.

Si la marchandise se trouve toujours à Matadi, le Service Recourt et contentieux travaille avec les autres services de l'Etat, notamment le Service de la Quarantaine pour décider du sort à réserver à cette cargaison.

Si par contre, la marchandise est déjà acheminée à Kinshasa, le Commissariat d'Avaries Matadi clôture le dossier à son niveau et le Département Commissariat d'Avaries qui est à Kinshasa prend le dossier en charge jusqu'à son aboutissement. L'aboutissement peut être soit la destruction, soit le triage, soit encore le recyclage.

Dans tous les cas, les services qui s'occupent de ce genre d'opérations travaillent sous la couverture du Parquet de Grandes Instance territorialement compétent et la supervision de la Quarantaine.

4.2. Analyse d'avaries constatées et traitées après rapport d'expertise de 2017 à 2021

Ci-dessous, nous allons analyser les différents cas d'avaries pour les catégories des marchandises importées de 2017 à 2021 et nous donnerons les raisons ayant poussé l'OCC de rejeter certains cas d'avaries.

Tableau n° 1 : Synthèse de cas d'avaries constatées et traitées de 2017 à 2021

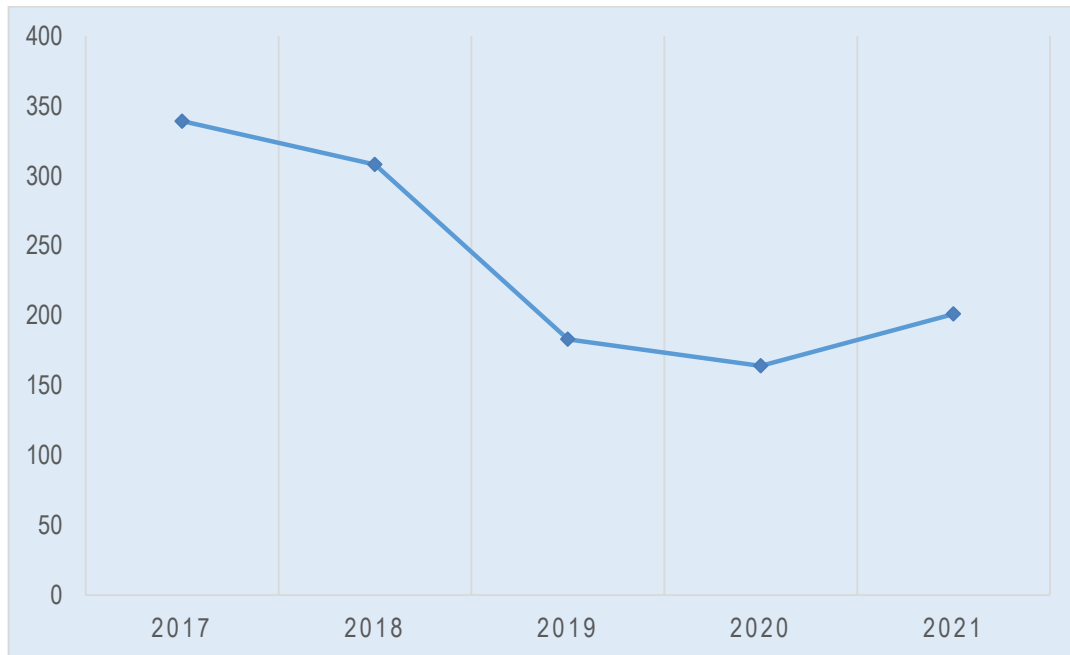
	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
VOLAILLE	70	36	41	27	8	182
POISSONS	38	53	29	8	7	135
EAU MIN	22	45	5	16	6	94
P.CHIMIQ	2	1	2	0	0	5
LAIT	4	2	3	1	0	10
P.DIVERS	74	72	38	42	102	328
VIANDE	70	38	40	27	15	190
S.ALIMEN	42	45	18	35	61	201
S.N.ALIM	6	3	3	2	2	16
P.PETRO	3	12	2	1	0	18
P.PHAR	1	0	0	1	0	2
P.C-OSM	3	0	1	2	0	6
BOISSON DIV.	2	1	0	1	0	4
HUILE DIV.	2	0	1	1	0	4
TOT	339	308	183	164	201	1195

Source : OCC/Matadi, Division commissariat d'avaries.

Le tableau ci-dessus renseigne que les cas d'avaries étaient de l'ordre de 339, 308, 183, 164 et 201 respectivement pendant toute la période couverte par cette étude. Il a été constaté une forte diminution au cours de la période allant de 2019 à 2020 suite à la pandémie de covid-19 qui avait bouleversé toutes les activités partout dans le monde.

Les cas d'avaries ont plus étaient constatés dans les produits : volaille, poissons, eau minérale, produits divers, viande et S. alimentaire, soit respectivement 182, 135, 94, 328, 190 et 201 en nombre et 15,2 ; 11,3 ; 7,9 ; 27,4 ; 15,9 et 16,8 en pourcentage ; soit un total de 1.130 cas, ce qui représente 94,6 en terme de pourcentage. Cette situation est due du fait que les six produits cités précédemment sont périssable, ce qui signifie que tout retard du transporteur à la livraison en destination de la cargaison peut conduire à l'expiration de ces produits qui constituent cette cargaison.

Figure n°4 : Graphique de visualisation de l'évolution des cas d'Avaries constatées et traitées de 2017 à 2021



La visualisation du graphique ci-dessus nous fait constater que les cas d'avaries ont subi une diminution progressive de 2017 à 2020 pour afin s'accroître en 2021. La diminution progressive de 2017 à 2021 est due de suite de la pandémie corona virus qui a paralysé toutes les activités depuis le mois de mars de l'année 2019. Cette situation s'est améliorée en 2021 après que les activités liées au commerce extérieur reprennent et que les cas des contaminations à la pandémie covid19 subissent une diminution considérable.

4.3. Raisons ayant poussé la division commissariat d'Avaries à rejeter certains cas d'Avaries

Etant donné que toute action du commissaire d'Avaries doit être fondée sur une requête sans laquelle il y aurait nullité des faits, le commissariat d'avaries ne peut pas être confondu à un Officier de Police Judiciaire (OPJ). C'est-à-dire qu'il ne se saisit pas d'office du dossier ; faut-il être requis au préalable.

Au Commissariat d'Avaries Matadi, nous relevons deux types de requêtes.

4.3.1. Requêtes externes

Ce sont des requêtes qui nous viennent des structures généralement intégrées dans l'assurance : l'assuré sinistré, des assureurs, des commissariat d'avaries (étrangers), les autres sinistrés dont les marchandises n'ont pas été nécessairement assurées, etc. Ces requêtes sont soit ponctuelles soit permanentes.

4.3.2. Requêtes internes

Ce sont des requêtes provenant généralement des autorités de l'Etat, des autorités judiciaires, des autorités de l'entreprise et par lesquelles il est enjoint au commissaire d'avaries de traiter ou de suivre les dossiers préalablement désignés. Elles concernent beaucoup plus les cas de triage, de destruction des lots de marchandises avariées, abandonnées, ou encore des lots des marchandises condamnées à la destruction parce que ne correspondant pas à certaines normes.

De ce qui précède, il apparaît clairement que le commissariat n'a aucun pouvoir de rejeter les cas d'Avaries.

Il fait le suivi de toutes marchandises déclarées non conformes non seulement par les laboratoires de l'OCC, mais également par d'autres Services de l'Etat qui travaillent aux frontières de notre pays notamment la Quarantaine en vue d'éviter leur mise en consommation.

L'analyse des cas de non conformités constatés par tel ou tel Service aboutit, souvent, à l'une des possibilités suivantes :

- Le refoulement ;
- Le triage ;
- La destruction ;
- Le recyclage.

Quel que soit le sort réservé aux marchandises déclarées non conformes, le Commissaire d'avaries conseille aux importateurs de demander un certificat d'avaries ou un rapport d'expertise. Le but étant de lui permettre d'avoir un document fiable à présenter auprès de ses assureurs pour bénéficier d'un éventuel remboursement.

Conclusion

Au terme de cette étude qui a porté sur « l'importance de l'expertise maritime des cargaisons dans le commerce extérieur, cas de la division commissariat d'avaries de 2017 à 2021 », il importe de rappeler ses points saillants et d'en dégager les perspectives.

L'objectif de cette étude était de connaître le rôle, la mission et la finalité d'un expert maritime et son importance dans le commerce extérieur dans la mesure où l'expertise maritime joue un rôle substantiel dans le règlement des différends dans le transport maritime de marchandises dans le monde entier.

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

Dans le cas de l'expertise maritime, la concurrence tue l'indépendance et donc l'objectivité des experts maritimes. En pratique, les experts doivent donc se battre pour garder leurs clients, tout en maintenant un degré d'objectivité respectable. Il est très difficile d'atteindre et de maintenir cet équilibre entre indépendance, objectivité et le besoin de faire survivre le bureau d'expertise maritime.

Par rapport à la charge initiale lui conférée par les assureurs, l'expert maritime a pour mission classique de constater les avaries et/ou dommages et délivrer un rapport d'expertise. A cette mission classique, s'est ajoutée une autre dimension d'interventions dictées par le dynamisme du domaine. Celle-ci est nommée mission de surveillance et de prévention des sinistres qui consiste à prendre toutes les dispositions possibles et arrêter les mécanismes nécessaires en vue de devancer, arrêter ou minimiser les avaries au où il y en aurait ; d'effectuer une bonne supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers,

engrais etc. ; de rechercher des causes du sinistre et établissement de sa matérialité ; de déterminer la nature et l'étendue des dommages ; d'estimer et/ou évaluer des dommages et d'établir un rapport authentique sur l'ensemble de constatations.

Pendant la période couverte par cette analyse, nous avons compris que les cas d'avaries étaient respectivement de l'ordre de 339, 308, 183, 164 et 201. Il a été constaté une forte diminution au cours de la période allant de 2019 à 2020 suite à la pandémie de covid-19 qui avait bouleversé toutes les activités partout dans le monde.

Les cas d'avaries ont plus étaient constatés dans l'importation des produits : volaille, poissons, eau minérale, produits divers, viande et S.alimentaire, soit respectivement 182, 135, 94, 328, 190 et 201 en nombre et 15,2 ; 11,3 ; 7,9 ; 27,4 ; 15,9 et 16,8 en pourcentage ; un total de 1.130 cas, ce qui représente 94,6 en terme de pourcentage. Cette situation est due du fait que les six produits cités précédemment sont périssable, ce qui signifie que tout retard du transporteur à la livraison en destination de la cargaison peut conduire à l'expiration de ces produits qui constituent cette cargaison.

Les activités d'expertise maritime ont été importantes et utiles dans la mesure où l'expert maritime a joué un rôle substantiel dans le règlement des différends et dans la constatation d'avaries des cargaisons dans la cargaison. Ce qui nous pousse à comprendre que l'expert maritime joue un rôle capital dans le commerce international dans la mesure où, il permet de détecter et d'avoir des preuves en cas d'avaries de cargaison (des marchandises) ultérieurement.

Bibliographie

I. *OUVRAGES*

- 1) BELLOTI J., Transport international des marchandises, 2^{ème} éd, coll. Gestion internationale, Paris, Vuibert, 2002.
- 2) COHEN D., Richesse du monde, pauvreté des Nations, éd. Flammarion, Paris, 1997.
- 3) GERVAISE Y., JAMBARD Pierre, Le commerce international, éd. Armand Colin, Paris, 1998.
- 4) GHISLAINE L. & HUBERT M., Management des opérations du commerce international, 6^{ème} édition, Dunod, Paris, 2003.
- 5) GHISLAINE L. et HUBERT M., Management des opérations de commerce international - Importer-Exporter Corrigés, 8^{ème} édition, Dunod, Paris, 2007.
- 6) LEON A. et SAUVIN T., De l'économie internationale à l'économie globale, éd. Ellipses, Paris, 2005.
- 7) MONGA NUMBI, Lexique douanier et accisien de la RDC, 1^{ère} éd, Kinshasa, Ed, Lexico, 2017.
- 8) MUCCHIELLI J.-L., Relations économiques internationales, éd. Hachette, Paris, 1991.
- 9) MUKUNDA SIMBWA, Les Expertises Maritimes, Cargaison et Navire, Edition Shipping Guidés, Conakry/Guinée, Mars 2015.
- 10) QUINET E., Principes d'économie de transport, éd. Economica, Paris, 1998.
- 11) RAINELLI M., La nouvelle théorie du commerce international, éd. La Découverte, Paris, 1997.

II. *NOTES DE COURS ET MEMOIRE*

- 1) BITEMO NDIWULU X., Théories de l'Echange International, L1 Dne & Com.Ext., ISC/MATADI, 2020-2021.
- 2) KALONJI MPUNGA, Commerce International, L2 Agronomie, CEPROMAD Matadi, 2018.
- 3) MOUKOUTOU R., Expertise maritime dans la chaine de transport international, Mémoire, IPE Dakar, 2010.

III. *AUTRES SOURCES*

- 1) Division Provinciale du Commissariat d'avaries Matadi 2019.
- 2) www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm consulté le 13 Août 2021.