

TX-11

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
B.P. 1575 - YAOUNDE
CYCLE SUPERIEUR - 9ème PROMOTION 1988-1990**

**ANALYSE DU RÉGLEMENT DE
SINISTRES ET DE L'EXERCICE DES
RECOURS EN ASSURANCE MARITIME
SUR FACULTÉS**

**MEMOIRE DE FIN DE CYCLE
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES
SUPERIEURES D'ASSURANCES**

Présenté Par:
M. BELEG HUGO
MAITRISE EN DROIT
JUN 1990

Sous la Direction de:
M. YICKBEDECK ZACHARIE
DIRECTEUR TECHNIQUE A LA
TRANSFRICAINE D'ASSURANCE

DEDICACE

A ma mère,

Mme BELEG Celine, pour tout ce que je lui dois et que je ne pourrai jamais rembourser

A mon père,

Mr BELEG Hugo, pour tout l'amour d'un père

A mon frère aîné et son épouse,

Dr et Mme BELEG, pour ce qu'ils m'ont inculqué le goût de l'effort, celui du sacrifice et du don de soi, conditions nécessaires à ma réussite académique et à ma formation d'homme

A mon oncle,

Mr MALABO Mabout, pour sa contribution et son soutien à ma formation.

A tous, je dédie ce travail.

AVANT-PROPOS:

Au Cameroun comme dans bien d'autres pays d'Afrique et d'Europe, les assureurs sont mal vus du public, et particulièrement des assurés. L'On estime qu'ils sont très prompts à l'encaissement des primes et très tatillons quand vient l'heure de payer les indemnités. Aucune branche d'assurance n'échappe à cette triste identité, encore moins l'Assurance Maritime sur Facultés.

Le règlement des sinistres dans cette dernière branche d'assurance se déroule à l'instar des autres, autour d'un ensemble de règles et techniques qui échappent malheureusement aux assurés non initiés à la chose et dont la maîtrise paraît même pénible pour de nombreux employés des compagnies d'assurance opérant sur les marchés d'assurance.

C'est dans le souci d'apporter davantage de lumière et de lever les équivoques sur cette technique que certaines personnes jugent redoutable que nous avons opté de mener une étude sur les mécanismes de règlement de sinistre en Assurance Maritime sur Facultés.

cette étude que nous ne saurons croire parfaite interpelle de la part de ceux qui se sont essayés auparavant dans la branche à de tels essais, et qui sont aujourd'hui mû par une pratique éprouvée, des observations et des critiques constructives pour défricher encore sur ce terrain parsemé d'embûches qu'est l'Assurance Maritime sur Facultés.

Notre disponibilité au progrès, à l'amélioration et au développement de la science et de la technique d'Assurance Maritime n'a de sens que si les critiques formulées peuvent non seulement permettre d'améliorer nos connaissances qui, sans aucun doute ne sont pas encore suffisamment affinées, mais aussi et surtout si elles peuvent sécréter une véritable communication avec ceux à qui nous avons prétendu destiner cette étude.

Nous avons rencontré de nombreuses difficultés dans l'élaboration de ce travail; Ces difficultés ont sans doute influencé celui-ci. Il s'agit de l'inaccessibilité de certains documents et ouvrages généraux nécessaires, des difficultés d'obtention des Conventions Internationales traitant de la matière, de la jurisprudence adéquate.

Malgré ces écueils, nous avons osé, et en cela nous avons bénéficié de l'apport considérable de ceux que nous citons ci-après:

M. YICKBEDECK Zacharie, qui en acceptant de diriger nos travaux nous a ajouté un plus de sa rigueur extrême, de ses exigences de clarté et de précision dans la présentation des informations.

Pour toute sa contribution dont l'étude a tiré un bénéfice en qualité, nous lui manifestons toute notre reconnaissance.

Les Enseignants de l'Institut International des Assurances et la Direction de cet Institut, qui tout au long des deux années qu'a duré notre formation ont largement contribué à l'enrichissement de notre patrimoine intellectuel, non sans consentir des sacrifices pour mener à bon port le bateau de la 9e promotion dans une conjoncture économique et financière particulièrement désastreuse.

Qu'ils daignent trouver ici un témoignage de notre reconnaissance et de leurs mérites.

Nos remerciement vont également à Mademoiselle EYIKE Marie Paule dont l'assistance pendant des moments difficiles et les encouragements au dépassement ont été moult fois bénéfiques. Un véritable rôle maternel!

Nous adressons enfin nos sincères remerciements à Mademoiselle Elisabeth ALIMA pour tout ce qu'elle à investi à la saisie de ce travail; témoignage d'une haute idée de l'amitié.

INTRODUCTION GENERALE

Les relations contractuelles entre l'assuré et la compagnie d'assurance se nouent en deux phases: la phase de la souscription du contrat et celle du règlement du sinistre.

Si à l'étape de la souscription du contrat encore appelée "phase de la production", les opérations consistent pour l'assuré de faire une description exacte de son risque ou l'objet à assurer et ensuite de payer la prime calculée sur la base des renseignements fournis et exigée par la compagnie d'assurance, la phase du règlement du sinistre qui est la conséquence de la première, n'intervient que si l'assuré a souffert d'un dommage garanti conformément aux stipulations contractuelles. C'est pendant cette étape que, l'assureur s'acquitte de l'engagement qu'il a pris de supporter la perte dont aura souffert l'assuré du fait du sinistre qui lui est survenu et qui se concrétise par le paiement d'une indemnité adéquate.

Ces étapes relatives à l'exécution du contrat d'assurance sont globalement identiques pour toutes les branches d'assurance, fussent-elles l'Incendie, l'Automobile, que l'Assurance Maritime et Transports. L'On peut relever cependant des particularités propres à chacune des branches sans qu'elles mettent en cause la démarche pratique devant aboutir à la satisfaction de la victime.

S'agissant de l'Assurance Maritime sur Facultés dont nous nous proposons de faire une analyse de la procédure de gestion des sinistres, si le canevas obéit au schéma classique, sa matérialisation en fait une branche particulière. En effet, les règles de droit applicables font une large référence aux Conventions Internationales dont la plus importante est celle de Bruxelles du 25 Août 1924, et qui admet des adaptations nationales.

D'autres parts, les règles de détermination des indemnités sont spécifiques: ce sont les règlements par quotité ou par application de la règle proportionnelle, en perte totale et délaissement, en avaries communes dont les techniques de calcul confortent l'idée d'une branche d'assurance marginale.

Quoiqu'il en soit, en formulant notre sujet "L'Analyse du Règlement de Sinistres et de l'exercice des recours en Assurance Maritime sur facultés", notre préoccupation est d'apporter un éclairage sur la complexité des textes juridiques qui régissent la matière, d'informer les assurés sur la nature des documents à produire, les délais impartis pour le faire et surtout d'apporter des indications sur les techniques non moins particuliers et complexes de calcul des indemnités que les assureurs sont amenés à leur payer.

De toute évidence, cet objectif ne peut-être atteint que si au préalable les assurés ont un temps soit peu, une idée des possibilités de garanties qu'ils peuvent souscrire, des obligations dont ils doivent s'acquitter avant de prétendre

au paiement d'une indemnité en cas de sinistre; il leur est utile de connaître les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de manque au respect des obligations contractuelles. Il est sans doute important de connaître les divers modes de règlement, les actions que l'assureur dispose contre les tiers responsables et les limitations de responsabilités restrictives des actions contre ces auteurs, selon les Conventions Internationales et certaines lois nationales.

Ces divers moments de notre travail, seront examinés autour de deux articulations principales :

I - Les éléments de base de règlement de sinistre

II - Le règlement de sinistre et l'exercice du recours

PREMIERE PARTIE

LES ELEMENTS DE BASE DE REGLEMENT DE SINISTRE EN ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES:

Pour qu'il y'ait sinistre, il faut d'abord qu'un Contrat d'assurance lie l'assuré à son assureur. Voilà pourquoi, il est important de rappeler les éléments fondamentaux du contrat d'assurance maritime sur facultés. Mais il est tout aussi important que les parties et particulièrement l'assuré, soient informées des obligations qui s'imposent à elles en cas de sinistre et qui sont un préalable au paiement de l'indemnité par l'assureur.

Nous convenons pour cela d'examiner, dans un chapitre premier que nous intituleons la Réalisation du Risque, tous les risques ou événements dont la réalisation ou la survenance peuvent donner lieu au paiement d'une indemnité d'assurance. En second lieu, nous nous étendrons sur les obligations que doit respecter l'assuré en cas de sinistre.

CHAPITRE I : LA REALISATION DU RISQUE:

Le risque qui se réalise et qui donne lieu à l'ouverture est fonction des possibilités de garanties que l'assuré peut opter à la souscription du contrat.

C'est cette réalisation du risque qui est par conséquent le fondement de la procédure. Il convient donc d'examiner les différentes garanties qui peuvent s'offrir à un assuré en couverture des marchandises transportées.

Nous les étudierons à travers quatre sections comprenant respectivement la garantie "Tous-Risques", la garantie "Franc d'Avaries Particulières Sauf", la garantie "Franc d'Avaries particulières Absolument", la garantie "Franc Absolument" et la garantie perte totale et délaissement.

SECTION I : LA REALISATION DU RISQUE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE "TOUS RISQUES"

Nous aurons à analyser le principe de cette garantie, qui est une garantie large, mais qui s'accompagne cependant de quelques limites et des exclusions.

A - L'ETENDUE DE LA GARANTIE "TOUS RISQUES"

Dans le cadre de cette garantie, le sinistre est couvert lorsqu'il résulte de tout événement non expressément exclu par la police. Au demeurant, les termes du contrat sont clairs "Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées."

En général, la garantie est acquise en cas de sinistre survenu aux marchandises assurées: Mais des exclusions existent ainsi que des limitations qui frappent certaines marchandises.

B - LES LIMITATIONS DE GARANTIE

Parcequ'elles sont exposées à des risques nombreux par rapport aux marchandises en câles, les sinistres qui surviennent aux facultés transportées sur le pont ou dans les superstructures de navires ne sont garantis que pour les événements que prévoit la garantie "FAP Sauf" (1)

On le voit en raison de leur emplacement dans le navire, on évite de prendre en charge dans la garantie "Tous Risques", les marchandises en pontées, car plus exposées aux risques liés à l'opération de navigation.

Toutefois certains de ces événements peuvent être couverts moyennant surprime. C'est le cas des marchandises transportées sur le pont et sinistrées à la suite du jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de la chute à la mer.

(1) voir supra p.6

Il convient de préciser que le jet à la mer résulte d'un acte volontaire causant une perte au cours des manoeuvres à bord du navire.

L'enlèvement par la mer peut-être le fait des mouvements de vagues qui déséquilibrent le navire, ou les vents forts enlevant les colis de leur emplacement.

A ces limitations, il faut ajouter des évènements qui sont exclus de la garantie des assureurs parceque n'ayant aucune relation avec les risques de navigation.

C - LES EXCLUSIONS DE GARANTIE PREVUES PAR LA GARANTIE "TOUS RISQUES"

Bien qu'ayant souscrit une garantie "Tous Risques", les assureurs ne couvrent pas les sinistres survenus aux marchandises à la suite des évènements expressément exclus par la police. Les éléments ainsi exclus sont:

La confiscation, la mise sous séquestre, la réquisition, la violation de blocus, la contrebande, la saisie conservatoire la saisie exécution ou autres saisies.

De même, ne prennent-ils pas en charge, les dommages qui résultent des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de tous autres bénéficiaires des contrats d'assurance, de leurs préposés ou ayants-droit.

La police exclut également les sinistres qui résultent du vice propre des marchandises, vers et vermines. Toutefois les risques de contamination survenue pendant le voyage assuré sont couverts.

Les assureurs ne prennent pas en charge les dommages qui résultent des variations de température atmosphérique, des freintes de route.

Sont d'autres parts exclus, les retards dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises assurées,

ainsi que l'insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou de l'emballage.

Sont enfin exclus, les armes ou engins destinés à exploser. Toutefois certaines exclusions sont rachetables par paiement d'une surprime, il s'agit des dommages de guerre civile ou étrangère.

Il convient de préciser que dans le cadre de la garantie "Tous Risques", l'assuré bénéficie d'une présomption de couverture; par conséquent, la charge de la contrainte pèse sur l'assureur qui veut lui refuser le bénéfice de l'indemnité; il en va autrement de la garantie "FAP Sauf".

SECTION II : LA REALISATION DU RISQUE DANS LA GARANTIE

"FAP SAUF"

L'assuré qui a souscrit une garantie Franc d'Avaries particulières sauf... "voit peser sur lui la charge de la preuve en cas de sinistre. Précisons que "FAP Sauf" signifie que les assureurs ne couvrent pas les avaries particulières sauf celles qui sont expressément désignées par la police. Aussi, incombe-t-il à l'assuré de démontrer en cas de sinistre, qu'il est couvert, c'est-à-dire que l'évènement ayant causé le sinistre dont il est victime est bien prévu dans la police comme évènement garanti.

Il en découle que au contraire de la garantie "Tous Risques" les évènements que couvre la garantie "FAP Sauf" sont expressément énumérés dans la police. Il s'agit :

- du naufrage, du chavirement ou échouement du navire, de l'abordage ou du heurt du navire contre un corps fixe ou mobile

- de la voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de refuge et à décharger tout ou partie de la cargaison

- de la chute du colis pendant les opérations maritimes d'embarquement de débarquement ou transbordement

- du déraillement, heurt ou renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport

- d'éruption volcanique, foudre, cyclone

- d'incendie ou explosion, chute d'aéronefs.

En examinant les conditions générales des deux modes d'assurance, à savoir la garantie "Tous Risques" et la garantie "FAP Sauf", on s'aperçoit qu'au terme de l'imprimé du 30 Juin 1983, elles ont les mêmes exclusions de garanties.

De ce qui précède, nous convenons de préciser que la différence entre la garantie "Tous Risque" et la garantie "FAP Sauf" est que dans le cadre de la première, la couverture dont bénéficie les marchandises est étendue, car en dehors des exclusions, le fait de ne pas limiter les événements garantis laisse une grande marge de manoeuvre à l'assuré. Il en va autrement pour la garantie "FAP Sauf" dont le champ de couverture est délimité, tant les événements garantis sont précisés et énumérés dans la police.

Par ailleurs, la charge de la preuve permet de faire une distinction théorique; car si elle incombe à l'assureur dans le cadre de la garantie "Tous Risques", c'est à l'assuré de prouver qu'il bénéficie d'une couverture dans la garantie "FAP Sauf".

SECTION III : LES AUTRES POSSIBILITES DE GARANTIES

Autres que les garanties "FAP /Sauf" et "Tous Risques", les assurés peuvent choisir des polices d'assurance offrant des conditions de garanties restrictives. Ces garanties ont la particularité d'être peu usuelles en assurance maritime sur facultés, il s'agit de la garantie Franc d'Avaries Particulières Absolument, de la garantie Franc d'Avaries Absolument et de la garantie perte totale et délaissement.

A - LA GARANTIE FAP ABSOLUMENT

Dans cette garantie, l'assureur ne couvre pas les avaries particulières. Il ne prend en charge que la contribution de la victime aux avaries communes (2), les recours exercés contre les tiers pour dommages causés par les marchandises, l'assistance et sauvetage, la perte totale et le délaissement (3).

B - FRANC D'AVARIES ABSOLUMENT

La garantie ne prend pas en charge les avaries, fussent-elles particulières que communes. Elle ne supporte que les recours exercés par les tiers, les frais d'assistance

(2) voir supra pp. 53 et suivantes

(3) voir supra pp. 47 et suivantes

et de sauvetage des marchandises, ainsi que la perte et le délaissement.

B - LA PERTE TOTALE ET LE DELAISSEMENT

Cette couverture se limite à la prise en charge des frais de sauvetage et d'assistance aux marchandises et lorsque ces marchandises sont perdues, le remboursement intégral de leur valeur au vu de la facture d'achat.

D'une manière générale, si la réalisation du risque donne naissance à l'action en règlement, il convient de préciser ici que le déclenchement véritable de cette action part de la victime.

C'est-elle qui informe l'assureur de l'existence du sinistre. Et par la suite joue un rôle qui se traduit par une somme d'obligations à remplir au préalable avant de prétendre au paiement par l'assureur, des indemnités au titre du sinistre.

CHAPITRE II : LE RESPECT PAR L'ASSURE DE SES OBLIGATIONS

EN CAS DE SINISTRE

En cas de sinistre, il pèse sur l'assuré six principales obligations qu'il doit remplir en vue de prétendre au bénéfice de l'indemnité. Il s'agit :

- de l'obligation de déclarer le sinistre
- de l'obligation de faire constater le sinistre
- de l'obligation de prendre des mesures de sauvegarde destinées à atténuer les effets de ce sinistre
- de l'obligation de conserver le recours des assureurs
- de l'obligation de constituer un dossier sinistre
- de l'obligation de justification du droit à l'indemnité

SECTION I : LE RESPECT DE L'OBLIGATION DE DECLARER LE SINISTRE

Dès la survenance du sinistre, l'assureur doit en être saisi par l'assuré. Cette déclaration est soumise à des conditions de délai et doit être accompagnée de documents dont nous ferons mention dans la suite de nos développements.

A - L'OBLIGATION DE DECLARER LE SINISTRE :

1) les délais de déclaration :

La police de transports maritimes sur facultés impose à l'assuré de déclarer le sinistre auprès de la compagnie d'assurance dans un délai de trois jours (4) et dans tous les cas le plus rapidement possible.

Les assureurs tiennent au respect ferme de cette prescription pour mieux s'informer au plus vite des circonstances dans lesquelles le sinistre est survenu et sur son importance.

D'autres parts, l'exigence d'une rapide déclaration permet aux assureurs d'exercer un recours contre les transporteurs dans les délais. Cette déclaration doit se faire au moyen de certains documents.

2) les documents justificatifs de la déclaration

Pour avoir une force probante évidente, la déclaration de sinistre doit se faire par écrit. Il peut s'agir d'un telex, des lettres recommandées...

L'écrit a l'avantage de prévenir les litiges entre l'assureur et l'assuré sur la preuve de la déclaration du sinistre.

(4) René Rodière, Droit maritime Dalloz, 9^e édition

SECTION II : LA CONSTATION DES AVARIES :

A la souscription du contrat, les assureurs indiquent aux conditions particulières le commissaire d'avaries auprès duquel l'assuré devra s'adresser en cas de sinistre. Le commissaire d'avaries, représentant de la compagnie a pour mission de constater les avaries.

1) les délais de constatation

En cas de dommages survenus aux marchandises périssables, le commissaire doit faire constater les avaries dans un délai maximum de trois jours (5). Cela pour éviter la détérioration accrue des marchandises.

Pour les autres denrées, cette constatation doit être faite dans les trente jours qui suivent la date d'arrivée du navire ou celle de déchargement de la marchandise (6).

(5) Julien Le Clère, Avaries Communes, Avaries particulières et manquants, LGDJ Paris, 1957

(6) idem

Ce délai est réduit à 15 jours quand le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Sur la demande expresse de l'assuré, ce délai peut-être prorogé de 15 jours ou de 30 jours, mais ne peut excéder 60 jours après le débarquement (6).

Cette prorogation se fait après accord de l'assureur moyennant surprime et à la condition que la demande de prorogation ait été faite avant la prescription du délai de 30 jours.

Il convient de préciser que ces délais fixés par les assureurs résultent de la faculté qui leur est ainsi laissée d'interpréter ou de compléter la loi française portant adoption du code des assurances en son titre VII.

Et dans une espèce la jurisprudence a consacré cette tendance en affirmant que « la loi n'édicteant... aucune règle en la matière, les stipulations des polices doivent être suivies et les sanctions qu'elles y attachent doivent-être appliquées»(7)

(6) idem

(7) Paris, 20 Avril 1974, Gazette du Palais 1974

2) le caractère contradictoire des constatations :

Pour être opposable, la constatation doit être contradictoire, c'est-à-dire que toutes les parties intéressées doivent soit être présentes aux opérations de constatation soit se faire représenter.

Les constatations doivent être faites par le biais d'une expertise amiable ou judiciaire.

L'expertise est amiable, lorsque les assureurs et les assurés choisissent d'un commun accord un expert ou commissaire d'avaries;

En revanche, l'expertise est judiciaire lorsqu'elle intervient sur requête du juge.

3) les documents justificatifs de la constatation :

A la fin des opérations de constatation, le commissaire d'avaries établit un document dit fiche de constatation. Cette fiche de constatation est jointe au certificat d'avaries dont elle est le support. Cette fiche est

contresignée par toutes les parties intéressées à l'expédition, ce qui lui confère un caractère contradictoire et le rend par conséquent opposable inter alies.

Il faut noter que la mission du commissaire d'avaries est assez limitée matériellement. Elle se réduit à la description de la nature des avaries à l'indication et à la détermination de la cause des dommages ainsi qu'à leur importance.

SECTION III : LES MESURES DE SAUVETAGE

L'imprimé fixant les conditions générales de la police française d'assurance maritime sur facultés du 17 Août 1944 encore en vigueur au Cameroun, fait obligation à l'assuré de veiller et procéder à leur conservation en cas de sinistre aux objets assurés. L'imprimé du 30 Juin 1983 déjà appliqué en France est plus exigeant, car non seulement il impose à l'assuré de prendre des soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises, mais aussi de prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes.

On peut donc penser que les mesures prescrites par les deux imprimés concernent les marchandises assurées avant et après le sinistre. Ces mesures portent sur l'emballage, la diligence sur le moyen de transport et en cas de sinistre, les mesures à prendre pour limiter les pertes.

Ces prescriptions réaffirment le devoir des parties à l'assurance de se comporter en bon père de famille à l'égard des marchandises. Il s'agit de flétrir l'esprit qui veut que dès qu'on est assuré, on peut négliger la faculté ayant fait l'objet de l'assurance.

Car s'il est vrai qu'en cas de perte les assureurs vont payer l'indemnité, il reste à rappeler que l'assuré souffre toujours d'une certaine perte qui peut-être une perte de temps et même de l'objet qui finalement peut ne plus être trouvable sur le marché.

Les assureurs visent donc par ce moyen une moralisation du risque, but qu'ils peuvent davantage atteindre en faisant obligation aux assurés de prendre des mesures de conservation et de sauvegarde des recours.

SECTION IV : L'OBLIGATION DE CONSERVER LE RECOURS DES ASSUREURS

Cette obligation qui n'est pas faite dans l'intérêt de l'assuré, mais bien celui des assureurs vient du fait que l'assuré une fois indemnisé serait tenté de négliger la conservation des droits et recours de l'assureur contre le tiers responsable. Elle permet également de faire supporter la charge du sinistre, même partiellement par son auteur qui peut être le transporteur, le transitaire ou l'acconier.

Par la conservation du recours, l'assureur qui indemnise l'assuré victime d'un dommage causé par un tiers au contrat d'assurance se subroge dans les droits et actions de l'assuré contre l'auteur du dommage, et ceci dans les limites du montant de l'indemnité et aussi certaines limites légales de responsabilité (8) prévues par la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924.

L'action subrogatoire de l'assureur contre le tiers responsable d'un dommage survenu à l'assuré rompt avec une pratique en vigueur sur le marché de Londres suivant une clause insérée dans les contrats d'assurance dite "BAILEE Clause" (9).

En vertu de cette clause, c'était à l'assuré de sauvegarder et d'exercer son recours contre l'auteur du dommage, l'assureur n'intervenant que pour payer le complément de ce qu'il n'a pu toucher si la valeur d'assurance est supérieure au montant dû par le tiers responsable du fait de la limitation de responsabilité.

(8) voir supra pp 63 et s, le Problème des limites conventionnelles de responsabilité du transporteur

(9) Julien Le Clère in Avaries Communes, Avaries particulières et Manquants LGDJ, Paris 1957

2) la justification de la conservation
du recours :

L'assuré pourra justifier à l'assureur de la conservation du recours par la production des documents reçus de l'acconier ou du consignataire et d'autres parts du transitaire, tous assortis de réserves.

S'agissant de l'acconier ou du consignataire, ce document sera le bon de livraison où sont précisées les marchandises livrées, et sur lequel les réserves émises par le réceptionnaire seront apposées.

Quant au transitaire, si c'est de lui que l'assuré reçoit les marchandises, les réserves seront faites sur le bordereau de livraison.

Les réserves sauvegardent la présomption de responsabilité du transporteur au bénéfice de l'assuré.

Pour cela, lorsqu'elles sont émises, elles doivent être confirmées par des lettres envoyées au transporteur. Ces lettres ainsi que les réponses écrites obtenues du transporteur doivent être jointes au dossier à transmettre aux assureurs pour leur garantir l'accomplissement de cette formalité obligatoire, et nécessaire à la constitution du dossier sinistre.

SECTION V : L'OBLIGATION DE CONSTITUER UN DOSSIER
SINISTRE

L'assuré doit en plus des obligations déjà citées, produire des documents qui attestent de son droit à l'indemnité.

1) le droit à l'indemnité

Le droit à l'indemnité se justifie au moyen de la police d'assurance (10) ou du certificat d'assurance (11).

Pour éviter les fraudes, l'assureur exige que seuls les originaux soient produits. C'est dans ces documents que sont indiquées, le montant de la prime, les mentions relatives aux marchandises transportées. Leur confrontation avec d'autres documents permet d'établir la réalité d'un droit qu'il réclame : le paiement de l'indemnité.

2) la justification de la réalité de
l'expédition et de l'exécution du
transport.

L'assuré doit prouver à l'assureur que les risques ont préalablement courus en lui envoyant le titre de transport.

(10) Valable Pour le cas d'une Police au voyage

(11) exigé lors d'une expédition dans le cadre d'une police d'abonnement ou à alimenter

Ce titre de transport peut être soit le connaissement pour tout transport régi par la convention de Bruxelles du 25 Août 1924, soit tout autre titre de transport convenu entre le transporteur et le propriétaire des marchandises.

Ce titre de transport comporte des renseignements suivants :

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire
- la désignation de la marchandise
- l'identification du navire
- les conditions d'exécution du transport

Toutes ces informations permettent à l'assureur d'apprécier la réalité du transport et des conditions dans lesquelles il s'est réalisé, et notamment la manière dont la marchandise a été arrimée à bord.

3) la justification du dommage

Pour justifier la réalité du dommage, l'assuré doit produire le certificat d'avaries délivré par le commissaire d'avaries, complété éventuellement par une fiche de constatation.

Mais en cas de pertes totales et partielles, l'assuré devra produire un certificat de non-livraison un bon de manquants, un bulletin de poids.

Si des frais ont été engagés pour des réparations éventuelles sur les facultés, l'assuré produira un devis ou une facture de réparation.

Mais pour obtenir un remboursement, il devra justifier la valeur d'assurance des marchandises endommagées.

4) la justification de la valeur d'assurance :

Pour justifier la valeur d'assurance il convient de joindre :

- la facture d'origine de la marchandise
- la note de poids ou de collisage pour des marchandises identifiables par leur poids ou leur quantité.

Et par ailleurs justifier la conservation du recours des assureurs.

5) justification de la conservation du recours des assureurs :

Le moyen de preuve de la conservation des recours est le bon de livraison du dernier transporteur comportant des réserves du réceptionnaire, la fiche de constatation des avaries signée par le commissaire d'avaries, d'une part, et d'autre part le destinataire de la marchandise, ses représentants ou ayants-droit.

Ce dossier doit être présenté à l'assureur dans certains délais.

SECTION VI: L'OBLIGATION POUR L'ASSURE DE RESPECTER LES DELAIS

Les délais de présentation du dossier sont fixés en fonction de la faculté qu'a l'assureur d'exercer un recours contre le tiers-responsable; Par ailleurs, dans l'impossibilité d'obtenir à temps tous les éléments du dossier, l'assuré dispose d'un moyen destiné à prévenir l'action de l'assureur.

En cas de sinistre, le dossier doit parvenir à l'assureur bien avant une période de 12 Mois après le sinistre, puisque l'action contre le transporteur est prescrite par une période d'un an (12) et dans tous les cas le dossier doit parvenir à l'assureur un Mois avant la prescription annale.

Dans l'impossibilité de présenter le dossier à cette date, l'assuré peut obtenir du tiers-responsable une lettre de report de prescription.

Cette lettre de report de prescription est transmise à l'assureur.

(12) chambre commerciale, 3 février 1964

DMF, 1964, 274. note du professeur Pierre LUICEAU

Le manquement à ces obligations peut entraîner l'application des sanctions prévues par la réglementation et reprise par la police d'assurance.

SECTION VII : LES SANCTIONS D'INOBSERVATION DES OBLIGATIONS DE L'ASSURE :

La police d'assurance maritime sur Facultés prévoit un certain nombre de sanctions auxquelles s'expose l'assuré qui enfreint ses obligations en cas de sinistre.

Ces sanctions peuvent-être soit la réduction de l'indemnité ou la déchéance du droit à l'indemnité.

A - LA REDUCTION DE L'INDEMNITE

Selon l'article 18 de la police citée, l'assuré qui au moment du sinistre néglige de prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter les dommages et pertes aux marchandises, peut se voir appliquer par l'assureur, la sanction de la réduction de l'indemnité.

Dans ce cas, l'assureur retiendra sur le montant de l'indemnité, la partie correspondante au préjudice que lui a causé le manque de diligence de l'assuré.

Il en sera de même pour l'assuré qui n'aura pas veillé à la conservation du recours des assureurs contre les tiers-responsables.

B - LA DECHEANCE SU DROIT A L'INDEMNITE :

La déchéance du droit à l'indemnité est le fait pour l'assureur de priver l'assuré du bénéfice de l'indemnité qui lui est due, bien que le contrat demeure en vigueur.

Cette sanction s'applique sur l'assuré qui aura manqué à son obligation de requérir le constat du commissaire d'avaries.

L'assuré qui remplit bien ses obligations ne peut se voir appliquer la moindre sanction, et, peut prétendre de ce fait au bénéfice d'une indemnité adéquate calculée selon les règles de l'art, pour l'assureur.

IIeme PARTIE : LE REGLEMENT DE SINISTRES ET L'EXERCICE DU RECOURS

L'intervention de l'assureur en cas de sinistre est l'étape la plus importante du processus de règlement de sinistre et qui aboutit au paiement de l'indemnité. L'assureur doit veiller à la vérification de la garantie dont se réclame l'assuré, mais ensuite procéder à la détermination de l'indemnité à lui verser.

Dès qu'il a procédé au paiement de l'indemnité, l'assureur est subrogé dans les droits de l'assuré pour exercer un recours contre l'auteur du dommage dont son client asouffert.

CHAPITRE I : LE PROCESSUS DU REGLEMENT

Le processus de règlement proprement dit consiste à vérifier que la garantie dont se réclame l'assuré est acquise.

Pour cela, l'assureur devra s'assurer de la régularité des pièces constitutives de la réclamation, et ensuite déterminer l'indemnité correspondant à la perte.

SECTION I : LA VERIFICATION DE LA GARANTIE DE L'ASSURE :

La vérification de la garantie, au sein de la compagnie d'assurance incombe au dispatcheur. Il s'agit pour ce dernier de vérifier que toutes les conditions requises pour la recevabilité de la réclamation sont réunies. Le dispatcheur ne pourra faire ce travail qu'au vu d'un certain nombre de documents à transmettre par l'assuré.

A - L'EXAMEN DE LA DOCUMENTATION RELATIVE AU SINISTRE

Le dispatcheur doit d'entrée de jeu s'assurer que :

- les pièces produites au dossier sont suffisantes
- qu'elles sont authentiques et probantes

En dépit des cas isolés, les documents à produire sont :

- 1) Le certificat d'assurance ou l'original de la police.

Ces documents permettent au dispatcheur de s'assurer de la preuve que les marchandises sont bel et bien couvertes.

A cette preuve d'assurance, il faut ajouter

- 2) la preuve de transport admis dans le cadre des échanges par voie maritime.

On peut citer le connaissement qui est un titre valable et reconnu pour tout transport de marchandises sous le régime de la Convention de Bruxelles de 1924. Toutefois, pour ceux

des échanges survenus en dehors du cadre de la Convention de Bruxelles, d'autres titres peuvent-être admis, et c'est notamment le cas de la "charte-partie" qui est un document librement conclu entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise.

En confrontant la police d'assurance et titre de transport, le dispacheur pourra se rendre compte :

- de l'identité entre l'objet assuré et l'objet transporté
- de la conformité du voyage et de la date du départ du navire telle que mentionnée dans le titre de transport avec celle indiquée à l'assureur.

IL est doute important de souligner que la mention de la date de départ permet de s'assurer qu'il est survenu avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de souscription. En effet, la sanction de nullité frappe tout départ survenu plus de deux mois après la souscription de la garantie.

De plus en examinant les renseignements contenus dans la police et le titre de transport, le dispacheur pourra s'assurer que le mode de transport est bien celui qui avait été déclaré dans la proposition d'assurance ou dans l'ordre d'aliment.

Par ailleurs, le dispacheur veillera à ce que des réserves soient prises par le transporteur au départ de la marchandise pour prévenir une déféctuosité quelconque de l'objet ou de son emballage, afin d'éviter que l'assureur n'intervienne pour des avaries que ne couvre pas le contrat d'assurance, mais bien le contrat de vente,

En effet, la police d'assurance est la convention qui lie l'assureur à son client. Elle est leur loi et toutes les conventions conclues d'un commun accord doivent être respectées tel que le précise l'article 1134 du code civil << Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites... Elles doivent être exécutées de bonne foi >>

Il s'en suit que s'il n'ya pas identité entre l'objet assuré et l'objet transporté, il n'ya pas assurance faute d'objet; si le dispacheur se rend compte de cette situation, l'assuré aura fait une fausse déclaration qui rend le contrat nul. Il en va de même pour le cas où le mode de transport serait différent de celui indiqué dans la police.

Pour le cas particulier des réserves au connaissement à émettre par le transporteur au moment du chargement de la marchandise dans son navire, il convient de préciser ici que l'acceptation d'un connaissement sans réserves, fait supporter au transporteur qui a de sérieuses raisons de douter de la qualité des marchandises qui lui sont confiées, le préjudice qui en résulte. Sa responsabilité dans ce cas

le préjudice qui en résulte. Sa responsabilité dans ce cas est illimitée et les termes de la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 prévoyant à son bénéfice une limitation de responsabilité pour le transporteur ne lui profitent pas dans ce cas (13).

Si en revanche l'omission volontaire par le transporteur, de porter es réserves, au connaissement n'est pas prouvée, il reste soumis au régime de la responsabilité limitée et il pèse alors sur lui une simple présomption de responsabilité.

Le législateur voudrait ainsi pouvoir combattre les fraudes qui résulteraient de l'entente entre un transporteur qui accepterait une marchandise avariée avant le transport, sans émettre des réserves, dans le seul but de faire bénéficier au chargement d'un connaissement négociable, tout en sachant que l'assureur qui indemniserait la victime ne pourra pas obtenir en cas de recours exercé contre le transporteur, un remboursement au-delà des limites fixées par la Convention de Bruxelles.

Nous le voyons, tout peut se faire sur le dos de l'assurance qui, en indemnisant la victime au montant des pertes, ne peut pas obtenir du transporteur dont la responsabilité est mise en jeu, plus que le maximum de remboursement prévu par la Convention de Bruxelles.

(13) article 2 (e) du protocole de Bruxelles de 1968 portant modification de la convention de Bruxelles, exclut le bénéfice de la limitation de responsabilité en cas de fraude du transporteur prouvée.

En tout état de cause, si des réserves sont prises faisant état des avaries existants avant le transport, la charge de la réparation du préjudice n'incombe pas à l'assureur, car il n'ya de sinistres couverts que ceux qui surviennent au cours du transport, et pas avant. Voilà pourquoi, il est indispensable que le dispatcheur veille au contrôle des éléments de la garantie.

3) Le dispatcheur peut exiger un extrait du manifeste qui permet de s'assurer que la marchandise a été effectivement embarquée. Ce document est exigé en remplacement de la remise d'un "Connaissance embarqué" qui porte généralement une mention indiquant que la marchandise a été embarquée.

4) L'assuré devra apporter la preuve du préjudice. Et à ce sujet, il existe une très grande variété de documents justificatifs selon qu'il s'agit de perte totale ou partielle; il suffira d'un certificat définitif de non livraison, des fiches de constatations.

En cas d'avaries communes, le dispatcheur examinera si les conditions justifiant les avaries communes sont réunies, et ensuite s'assurera que la quittance de règlement d'avaries communes existe au dossier. Cette quittance est jointe au dossier de réclamation si l'assuré a payé le montant des avaries communes ou de la contribution provisoire dont il demande le remboursement.

Même en cas de délaissement, l'assuré devra produire un certificat d'avaries précisant les raisons du délaissement.

Dans l'examen du dossier, le ~~le~~ dispacheur devra globalement s'assurer que les factures justifiant la valeur des objets existent, mais aussi que le recours est conservé.

Il convient de souligner que cette liste de documents exigés par le dispacheur n'est pas exhaustive et ne peut s'appliquer qu'aux cas types; en effet, dans la pratique, le dispacheur peut être amené à exiger d'autres documents ou informations ou à contrario, estimer que certains de ces documents ne lui sont pas utiles.

Dès qu'il est en possession de tous les documents et de toutes les informations nécessaires et suffisantes, il va déterminer l'indemnité correspondante.

SECTION II : LA DETERMINATION DE L'INDEMNITE

La détermination de l'indemnité est différente selon qu'il s'agit d'un règlement en avaries, d'un règlement en délaissement ou d'un règlement d'avaries communes. Cette détermination de l'indemnité passe par l'appréciation de la valeur d'assurance et au décompte de l'indemnité correspondante.

A - L'APPRECIATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE :

L'Assurance des transports maritimes, autant que les assurances de dommages, est soumise, au principe indemnitaire en vertu duquel l'engagement de l'assureur ne vise qu'à remettre l'assuré dans la situation où il se serait trouvé si le sinistre n'était pas survenu. Il s'agit ici d'éviter que l'assurance soit une source d'enrichissement ou de profit pour l'assuré.

Il en résulte que l'indemnité d'assurance correspond à la valeur réelle de la chose assurée.

Toutefois, en cas de sous-évaluation de la chose assurée, il y'aura application de la règle proportionnelle, tandis qu'il sera appliqué une quotité de surévaluation lorsque l'assuré aura assuré la chose assurée à une somme supérieure à sa valeur réelle (14).

L'Application des mesures dérivant de l'application du principe indemnitaire que sont la règle proportionnelle et la quotité de surévaluation ne jouent que si l'assuré est de bonne foi et au vu des factures d'achat des marchandises justifiant de la valeur réelle de celles-ci. En l'absence des factures, l'indemnité sera limitée à la valeur CAF (15) marchandises majorée de 20%.

(14) voir supra p.41

(15) valeur~~CAF~~ signifie coût de marchandise, +prime d'assurance + le coût du transport ou fret.

L'Appréciation de la valeur réelle à défaut d'être déterminée par la facture d'achat peut-être justifiée par :

- Le prix courant des objets assurés (aux temps et lieu de l'expédition) ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, et afférents à l'expédition assurée.

- La valeur figurant au contrat de vente si les facultés ont été vendues

- La valeur à destination à la date d'arrivée telle que déterminée par les cours usuellement publiés (16). Si la valeur à destination excède la valeur CAF + 20%, elle reste égale à cette dernière.

B - LE DECOMPTE DE L'INDEMNITE :

Le décompte de l'indemnité d'assurance est obtenu par les techniques de calcul bien précises.

Il prend en compte la quotité de la perte ou dommage, la franchise, la freinte, ainsi que les frais et honoraires d'expert. Il peut donner lieu à l'application de la règle proportionnelle en cas de sous-assurance non frauduleuse.

(16) Les variations de cours interviennent pour les facultés telles le cacao, le café...

1) le cas des avaries particulières

Les avaries particulières sont les détériorations, manquants ou pertes subies par les facultés elles-mêmes au cours du transport du fait d'un des événements garantis par la police. Les avaries ou pertes ainsi subies seront ainsi pris en compte pour le décompte de l'indemnité.

a) la détermination de la quotité de dommage ou de perte :

Pour évaluer les dommages subis par le destinataire, deux paramètres sont pris en compte; il s'agit du taux de perte ou d'avaries, et de valeur d'assurance.

a1) le taux de perte

Il est obtenu par le rapport de la valeur de la marchandise à l'état sain ou la valeur qu'elles auraient à destination en l'absence de toute perte ou avaries et e la valeur de ces marchandises après le sinistre.

Le taux ainsi obtenu est appliqué à la valeur d'assurance.

* le cas des manquants

Exemple : Soit 20 réfrigérateurs assurés pour une valeur de 500 unités soit 10.000 F.

Si à destination l'on constate une perte de 8 réfrigérateurs, le taux de perte sera :

$$\frac{8 \times 100}{20} = 40\%$$

En appliquant ce taux à la valeur totale on aura :

$$\frac{40 \times 100.00}{100} = 4000 \text{ Frs}$$

La prestation de l'assureur sera égale à 4000 Frs.

* le cas de pertes de poids

Soit une cargaison assurée à : 100.000 Frs

- son poids au départ est de : 50.000 Kgs

- le poids à l'arrivée est de : 40.000 Kgs

Cela fait une différence de 10.000 Kgs

Soit : $\frac{10.000 \times 100}{50.000} = 20\%$

50.000

La prestation de l'assureur sera de :

$$\frac{20 \times 100.000 \text{ Frs}}{100} = 20.000 \text{ Frs}$$

100

Comme on le voit, c'est la quotité de la perte qui est appliquée à la valeur d'assurance.

L'Assureur peut être amené à reviser cette indemnité en cas de sous assurance ou de surévaluation de la valeur assurée; l'assureur appliquera, soit la règle proportionnelle soit la quotité de surévaluation.

a2) le cas de dépréciation

Soit une marchandise valant 1000 Frs à destination et ne représentant plus par suite d'avaries que 250 Frs.

La quotité de dépréciation est de

$$\frac{750 \times 100}{1000} = 75\%$$

1000

Nous pouvons envisager trois hypothèses.

* si la marchandise a été assurée à 1000 frs, c'est-à-dire sans sous évaluation ou surévaluation, l'assureur remboursera 75% qui représentent le taux de dépréciation soit 750 Frs.

* Si la marchandise a été assurée à 1200 frs c'est-à-dire surévaluée l'assureur paiera :

$$\frac{1200 \times 75}{100} = 900 \text{ frs}$$

100

C'est l'application de la quotité de surévaluation.

* en cas de sous évaluation, la marchandise n'ayant été assurée que pour 800 frs, l'assureur appliquera la règle proportionnelle. Ce qui l'amenera à payer

$$\frac{800 \times 75}{100} = 600 \text{ Frs}$$

100

Ainsi l'assuré supportera le découvert de 150 Frs qui en resultera.

b) les autres éléments intervenants dans le décompte de l'indemnité :

Les autres éléments qui interviennent dans le décompte de l'indemnité sont la franchise, les honoraires d'expert, la freinte.

b1) la franchise :

La franchise est la part du dommage que l'assureur laisse à la charge de l'assuré. Elle est prévue dans le but de moraliser le risque, en d'autres termes, elle vise à amener l'assuré à prendre toutes les mesures visant à protéger les facultés contre les dommages.

D'autres parts, cette franchise est prévue pour empêcher que l'assureur ait à intervenir au règlement des sinistres mineurs dont les frais de gestion à sa charge sont toujours importants.

La gestion des petits sinistres entraîne aussi au préjudice de l'assuré une perte de temps pour la constitution du dossier. Nous distinguons deux types de franchises.

* la franchise déduite

Elle est déduite du montant du sinistre. L'assureur prend en charge le montant des pertes supérieur à la valeur de la franchise. En cas d'avaries particulières, l'article 22 des conditions générales (Imprimé du 17 Août 1944) prévoit, une déduction de 5% du montant des sommes à régler par l'assureur, comme représentant la franchise à la charge de l'assuré. Cet article exclut de l'application des franchises les avaries particulières matérielles survenus aux marchandises sous le régime de la garantie "FAP Sauf" (17).

(17) voir infra p.6

Si en revanche la valeur des pertes ne dépasse pas la franchise, l'assureur n'est pas engagé.

* franchise atteinte ou intégrale

Dans ce cas, les pertes et dommages, dont le coût est inférieur au montant de la franchise restent à la charge de l'assuré.

Toutefois, si la valeur des dommages et manquants est supérieure à la franchise, l'assureur indemnise l'assuré en totalité, c'est-à-dire sans déduction d'aucune franchise.

b2) la freinte de route

Elle est prise en considération au moment de la détermination de la quotité de perte.

En effet, dans la détermination de la quotité de poids ou perte l'on exclut la différence de poids l'on exclut la différence de poids qui provient des freintes de route. La freinte de route est donc une perte de poids ou de quantité inhérente à la nature de la marchandise. Tel est le cas des liquides transportés sur des fûts en bois et qui accusent une certaine proportion de çoulage due à des suintements et à l'évaporation inévitables.

Ces pertes ne sont pas susceptibles d'être couvertes par le contrat d'assurance, le caractère essentiel de celui-ci étant d'être aléatoire.

EXEMPLE DE REGLEMENT D'INDEMNITE AVEC FRANCHISE ET FREINTE :

Un client assure 100 sacs de cacao pesant chacun 70 kgs pour un montant de 70.000 Frs.

En cours de transports et à destination 5 sacs sont avariés et pèsent 300 Kgs. L'expert indique une freinte de 2% La police a prévu une franchise de 1%.

Le poids des 5 sacs à l'état sain

ex: $70 \text{ Kgs} \times 5 = 350 \text{ Kgs}$

Or à l'arrivée ce poids est de 300 Kgs soit une différence de poids de $350 - 300 \text{ Kgs} = 50 \text{ Kgs}$. Ce qui représente une quotité de perte de $\frac{50 \times 100}{350} = 14\%$

350

La freinte obtenue : $\frac{350 \text{ kgs} \times 2}{100} = 7 \text{ kgs}$

100

La perte à supporter par l'assureur sera de: $50 - 7 = 43 \text{ kgs}$

La différence de poids des 5 sacs de leur état sain à l'état à destination déduction faite de la freinte est égale à 43 kgs.

Soit une quotité de perte de poids de :

$$\frac{43 \text{ kgs} \times 100}{350} = 12,285 \%$$

350

La prestation de l'assureur serait de :

$$\frac{12,285 \times 3500}{100} = 430 \text{ Frs}$$

100

Si on en déduit la franchise dont le taux est de 1%, on obtient : $430F \times 1\% = 4.3 F$

La charge sinistre de l'assureur est en définitive de :

$$430F - 4,3F = \underline{425.7 F}$$

La franchise est donc - toujours indépendante de la freinte.

b2) les honoraires et frais d'experts

A la survenance des sinistres, un expert est désigné pour procéder à la constatation des dommages et pertes. Généralement cette expertise est faite par le commissaire d'avaries ou par un expert désigné par lui. Mais en cas de contestation une tierce expertise peut être recommandée.

Les dépenses qui en résultent sont réglés par le propriétaire de la marchandise. Ces frais sont intégralement remboursés par l'assureur si les dommages constatés proviennent d'un évènement garanti. Ces dépenses sont remboursés en même temps que l'indemnité d'assurance et ceci même si la somme de l'indemnité et des frais à rembourser est supérieure à la valeur assurée. Il n'est donc pas possible d'appliquer dans ce cas la règle proportionnelle.

Voilà donc comment se fait le décompte de la prime en cas d'avaries particulières; les éléments d'appréciation sont différentes pour les autres cas.

2) le cas du délaissement

L'Article 24 des conditions générales de la police française cite de manière exhaustive. Les cas de délaissement retenus par les assureurs; il s'agit des cas de :

- Perte totale sans nouvelles du navire transporteur à voiles après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles pour la navigation de cabotage.

Il convient de préciser que cette durée est ramenée à deux mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide des moteurs. Elle est de trois mois au long cours pour les navires de cette même nature, et de six mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaires.

Il y'a aussi possibilité de délaissement lorsque, le navire se trouvant hors d'état de continuer le voyage, et après quatre mois à compter de la déclaration d'innavigabilité, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination.

Enfin, le délaissement est admis lorsque le montant des dommages et des pertes matérielles incombant à l'assureur atteint au moins les 3/4 de la valeur assurée.

Dans toutes ces hypothèses, le délaissement conserve un caractère facultatif.

En effet, l'action en délaissement n'est pour l'assuré qu'une faculté et non une obligation; elle lui offre en général l'avantage d'un règlement intégral de la valeur assurée, sans déduction d'aucune franchise.

En revanche, l'assureur a dans le cas du délaissement, la possibilité d'un sauvetage; mais son acceptation ne constitue pas non plus une obligation pour ce dernier.

De même que l'assuré qui aurait droit à une action en délaissement peut trouver un intérêt à rester en possession des objets assurés, de même les assureurs peuvent trouver un intérêt à refuser le transfert de propriété si ce dernier est

susceptible de constituer une charge pour eux ou de leur imposer des obligations coûteuses. Les assureurs ont alors le droit de décliner l'offre qui leur est faite. ils sont de ce fait libérés par le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

Cela signifie enclair que les assureurs paient une indemnité équivalente à la totalité de la somme assurée, sans déduction d'aucune franchise, mais l'assuré conserve la propriété de la marchandise sinistrée, avec toutes les conséquences avantageuses ou désavantageuses qui s'y rattachent.

Le règlement en délaissement est tout aussi différent du règlement en avaries communes. En effet, dans le cadre du règlement en avaries communes, l'assuré peut bien être amené à payer une indemnité au titre de la constitution aux avaries communes même si toute sa cargaison est arrivée sans dommage aucun.

3) le cas des avaries communes

La définition classique précise que l'avarie commune est "l'ensemble des dépenses et sacrifices extraordinaires décidés volontairement par le capitaine dans l'intérêt commun des parties à l'expédition, devant un danger réel et menaçant

à la fois le navire et la cargaison et ayant abouti à un résultat utile (18).

De cette définition nous dégagerons les conditions nécessaires à l'existence d'avarie commune à la suite desquelles nous procéderons au compte de l'indemnité d'avarie commune.

* Les conditions d'existence d'une avarie commune :

De l'analyse de la définition de l'avarie commune, il ressort que quatre conditions sont nécessaires et suffisantes à l'existence d'avarie commune. Il s'agit de :

. L'existence d'un sacrifice extraordinaire ou d'une dépense extraordinaire encourue. Cela s'entend clairement des dépenses faites en présence d'une situation exceptionnelle par opposition aux dangers ordinaires normaux de la mer, quelque soit la cause (faute humaine, état du navire, état de la mer, force majeure)

(18) Définition donnée par MM DAVANE ALAIN et THIAW dans le cadre du cours d'Assurance Maritime dispensé aux étudiants du cycle supérieur, 9^e promotion de l'IIA 1988-1990

. La décision du capitaine

. L'existence d'un péril.

IL n'est pas nécessaire que le danger soit imminent, c'est au capitaine d'apprécier le péril.

. Des actes faits pour le salut commun des divers intérêts engagés dans l'expédition, qui sont le navire, la cargaison, le frêt.

*Décompte de l'indemnité d'avarie commune:

La réparation se fait au moyen d'une dispache établie par un expert dispacheur. Cet expert se fonde sur le rapport de mer du capitaine, les sacrifices et dépenses admis en avarie commune et les valeurs contributives du navire, du frêt et de la marchandise. Il convient donc de distinguer les admissions en avaries que forment toutes les pertes subies, et les contributions regroupant l'ensemble des valeurs sauvées.

. Les admissions ou pertes matérielles:

- Les pertes liées au navire

Elles sont représentées par le coût réel des réparations consécutives aux sacrifices subis.

- Les pertes à la cargaison

Ce sont les pertes subies du fait de l'avarie commune, déduction faite de celles dues au titre des dommages et pertes sans relation avec l'avarie commune, encore appelées avaries dommages.

- Les dépenses d'avarie commune

Ce sont les frais de renflouement ou d'assistance par exemple, de location, d'allège. Elles, sont encore appelées avaries frais.

. Les contributions aux avaries communes:

Ce sont les valeurs réelles des propriétés à la fin du voyage et notamment:

- La valeur du navire à la fin du voyage
- La valeur des marchandises sauvées et sacrifiées
- La valeur du frêt.

Le rapport entre la masse active (valeurs contributives) et masse passive (sacrifices et dépenses d'avaries communes) permet de ressortir le taux de contribution à l'avarie commune.

Nous pouvons du reste schématiser le décompte de l'inemnité d'avaries communes ainsi qu'il suit :

Les avaries dommages

- Jet de marchandises à la mer
- Dommages causés aux marchandises par suite d'un sacrifice pour salut commun dont (la présence d'eau dans la cale, l'extinction de l'incendie à bord, les dommages survenus lors d'un allègement)
- Dommages éprouvés par le navire.

Les avaries frais

- Frais d'assistance ou de remorquage
- dépenses pour alléger un navire échoué (19)
- Frais de manutention et déchargement
- Dépenses engagées dans un port de refuge.

.EXEMPLE DE DECOMPTE DE LA CONTRIBUTION AUX AVARIES
COMMUNES

- Total des dommages et frais admis en avarie commune

Les dommages matériels, les frais d'assistance ainsi qu
d'autres dépenses exposées pour sauver le navire, le frêt et
la cargaison.

Masse passive = 1.400.000 F

- Valeurs contributives

. Le navire

La valeur à la fin du navire compte-tenu d'éventuels
dommages partiels y compris = 5.500.000 F

. Dommages classées en avaries communes

= 500.000 F

. La cargaison sauvée plus le frêt

= 29.000.000 F

(19) le fait pour un navire de toucher le fond de l'eau
accidentellement

Soit un total de contribution égal à : 35.000.000 F

- Le taux de contribution est de:

$$\frac{1.400.000 \times 100}{34.000.000} = 4\%$$

34.000.000

- Les contributions à la charge sont donc de:

. Le navire : 4% x 6.000.000 = 240.000

. La cargaison: 4% x 28.000.000 = 1.156.000

. Le flux : 4% x 1.000.000 = 40.000

Total des contributions = 1.436.000 F

Il convient de préciser qu'il n'a pas été pris en compte des avaries particulières qu'il faut déduire des pertes subies avant que de procéder au décompte de la masse passive.

A la fin du décompte de l'indemnité, les assureurs doivent procéder au paiement de cette indemnité.

Les indemnités doivent être payées dans un délai de trente jours après la remise par l'assuré de toutes les pièces justificatives.

Ainsi au moment de ce paiement de l'indemnité, l'assureur peut appliquer au bénéficiaire des mesures compensatoires de primes.

La compensation consiste à déduire du montant de l'indemnité, celui de la prime afférente à l'expédition, mais qui n'avait pas encore été acquittée au moment du sinistre.

Dans tous les cas l'assureur qui a payé son indemnité à l'assuré avec ou sans compensation de primes, est subrogé dans les droits et actions dont dispose l'assuré contre le tiers auteur du dommage, à concurrence des sommes déboursées au titre de l'indemnité.

CHAPITRE II : L'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TIERS-RESPONSABLE

En vertu du principe indemnitaire qui régit l'assurance des dommages l'assuré ne peut cumuler l'indemnité d'avarie payée par son assureur et l'action en responsabilité (20) contre le tiers pour un seul et même sinistre. Un tel cumul donnerait lieu à un enrichissement sans cause au bénéfice de l'assuré.

Fort de cela, et afin d'éviter des pertes de temps consécutives à une action en responsabilité contre l'auteur d'un dommage dont il a souffert, mais aussi pour faciliter le déroulement des opérations de commerce maritime, les exportateurs et importateurs souscrivent un contrat d'assurance qui, en cas de sinistre leur garantit d'une indemnisation rapide.

(20) l'action en responsabilité est fondée sur l'article 1382 c.civ

Toutefois, le tiers n'est pas pour autant exonéré de sa responsabilité par le fait que son créancier est assuré.

Il est donc juste que les possibilités de l'action de l'assuré qui dérivent des articles 1382 du code civil et repris par le code de la marine marchande aux articles 191 et suivants profitent à l'assureur: C'est le recours de l'assureur contre le tiers responsable d'un sinistre ayant entraîné l'indemnisation de la victime par l'assureur.

Nous tenterons d'analyser le fondement du recours de l'assureur contre le tiers avec qui il n'existe aucun lien juridique, pour en examiner par la suite le régime juridique.

SECTION I : FONDEMENT DU RECOURS DE L'ASSUREUR CONTRE LE TIERS :

Parcequ'il n'ya aucun lien juridique entre l'assureur et le tiers, le premier cité ne dispose pas d'une action personnelle et directe contre le dernier. dès lors, l'assuré ne peut fonder son action sur la base de l'article 1382 qui pourtant fonde l'action directe que l'assuré exercerait contre l'auteur du dommage.

Pour cela, il va falloir chercher ailleurs le fondement de l'action de l'assureur.

Ainsi, dans une espèce (21) la Cour de Cassation a consacré l'idée d'une subrogation conventionnelle pour justifier le recours de l'assureur contre le tiers à la suite d'un dommage dont a souffert son assuré.

La Notion de subrogation Conventionnelle qui en a résulté est à distinguer de la subrogation légale.

La subrogation légale fonde le recours contre le tiers par la voie d'un texte de lois à la différence de subrogation conventionnelle dont l'existence dérive d'un contrat qui lie le tiers à l'auteur du recours.

La jurisprudence de la cour de Cassation fut reprise par le législateur en transformant la subrogation conventionnelle en subrogation légale. C'est ainsi que l'article 33 de la loi du 3 Juillet 1967 a pris soin de préciser "l'Assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert à concurrence de son paiement tous les droits de l'assuré nés des dommages ayant donné lieu à garantie".

En donnant un sens à ce texte on peut admettre que les auteurs de la loi de 1967 ont recueilli la tradition issue de la jurisprudence de la Cour de Cassation.

Désormais, on peut affirmer que cette jurisprudence fait partie du faisceau d'éléments donnant lieu à la subrogation légale car déjà reprise par un texte de loi.

C'est donc par la voie de la subrogation que l'assureur peut avoir à exercer son recours contre le tiers responsable.

SECTION II : LE REGIME DE RESPONSABILITE DES TIERS :

Nous examinerons le régime de responsabilité du transporteur et celui des autres intervenants que sont l'acconier et le transitaire.

A - LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Dans la convention de Bruxelles de 1924, le problème de la responsabilité du transporteur maritime est traité par les articles 2, 3 et 4. La convention règle ce problème pour les transports internationaux.

S'agissant du transporteur national, il faut se référer aux lois et codes nationaux pour dégager leur régime de responsabilité. C'est ainsi que pour le cas du Cameroun, il faut se référer aux articles 19 et suivants du code de la marine marchande, pour avoir une idée des obligations du transporteur et de limitations de responsabilités prévues.

1)- L'ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Dans le Contrat de transport maritime qui lie le transporteur au chargeur ou réceptionnaire, il pèse sur le transporteur les obligations suivantes :

- La mise en état de navigabilité du navire
- La prise en charge de la marchandise
- La gestion de la cargaison
- Le chargement
- Le déplacement
- Le déchargement
- La livraison.

Sans nous étendre sur des commentaires détaillés de toutes ces obligations, nous savons que les dommages que subirait une marchandise au cours de l'opération de transport présume ipso facto de sa responsabilité en tant qu'il a la garde de cette marchandise.

Il pèse donc sur lui une obligation de résultat, qui ici est, la remise en bon état de la marchandise. Si en revanche il n'a pu obtenir ce résultat au moment de la livraison de la marchandise, il ne se libérera de sa responsabilité que si le sinistre résulte d'un des cas d'exonérations prévus par l'article 4 alinéa 2 de la Convention de Bruxelles de 1924, et 195 du code de la marine marchande (22).

(22) le code de la marine marchande de traite de la responsabilité du transporteur sur le plan national

2- LES CAUSES EXONERATOIRES DE LA RESPONSABILITE DU
TRANSPORTEUR

Les évènements qui affranchissent le transporteur de sa responsabilité, en cas de sinistre sont :

- L'état d'innavigabilité du navire nonobstant la diligence de l'armateur à mettre le navire en état et en mesure de transporter les marchandises avant et au début du voyage.

- Les fautes nautiques de l'équipage

- L'incendie, la force majeure

- Le vice propre de la marchandise et les freintes de route.

- Les fautes du chargeur dans l'emballage et le conditionnement des marchandises

- Les vices cachés du navire

- L'acte de sauvetage des vies ou biens de mer.

Si le transporteur n'est pas en mesure de faire tomber la présomption de responsabilité qui pèse sur lui par la preuve de la survenance d'un des évènements ainsi cités, il sera tenu pour responsable, mais cette responsabilité n'est pas sans limites.

L'article 4 alinéa 5 de la Convention de Bruxelles qui traite de la limitation légale de responsabilité du transporteur dispose <<... le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres-sterling par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie...>>

Cet article est un avantage qui compense la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur en cas de sinistre survenu aux marchandises transportées.

Il est donc de tout intérêt d'y apporter quelques précisions supplémentaires.

En effet de nombreuses difficultés surgissent quant à son application; Ceux des Etats qui n'ont pas ratifié la Convention de Bruxelles ne peuvent souffrir de voir appliquer au transporteur d'un navire battant leur pavillon, les limitations de responsabilité prévues par la Convention.

C'est ainsi que, pour n'avoir pas reconnu la Convention de Bruxelles, les transports maritimes sous pavillon américain sont soumis à la loi nationale.

Cette loi fixe la limite de responsabilité du transporteur à 500 dollars américains par unité ou par colis.

Au Cameroun le plafond est fixé à 100.000 Frs CFA par colis ou par unité(23); Mais cette limitation ne concerne pas les marchandises dont la nature et la valeur ont été déclarées par le chargeur avant leur embarquement.

Notons que le Cameroun fixe un tel plafond pour le transport des marchandises entre deux points d l'intérieur, c'est-à-dire pour le transport national, mais également pour le cas où lors d'une importation, un connaissement a été émis dans un pays non signataire de la Convention de Bruxelles de 1924.

Il faut par ailleurs préciser que la mesure "par colis" s'applique aux marchandises emballées, tandis que celle "par unité" s'applique aux marchandises en vrac.

En l'espèce, il s'agit de l'unité de poids ou de mesure indiquée au connaissement.

Quant à la convertibilité de la livre-sterling-or, la jurisprudence française l'a arrêtée à FF 4.576,48.

En cas de silence des parties, la livre sterling-or se convertit en Francs CFA au cours du jour de l'arrivée du navire au port de débarquement.

Enfin, il est utile de préciser que le transporteur ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité en cas de

(23) cf. article 195 du code de la marine marchande

faute lourde ou de sa malveillance. Toutefois une faute lourde commise sans aucune intention, malveillante ne le prive pas de ce bénéfice.(24)

Autre que le transporteur, le transitaire et l'acconier peuvent-être amenés à répondre des fautes personnelles commises au cours des opérations de manutention de garde des marchandises sous leur responsabilité.

B -LA RESPONSABILITE DES AUTRES INTERVENANTS:

Il s'agit de l'acconier et du transitaire.

1) L'ACCONIER:

L'acconier est un entrepreneur de manutention dont le rôle principal consiste à effectuer des opérations de chargement et de déchargement, d'arrimage et de mise à quai, d'entrepôt ou de gardienne de marchandise.

En principe sa responsabilité n'est engagée que pour celui pour le compte de qui il agit.

Il peut donc répondre à titre personnel des dommages dus à son fait personnel au cours des opérations qu'il est chargé de réaliser. Il en va de même du transitaire.

(24) cassation, chambres réunies, 11 Mars 1960, DMF.331

2) LE TRANSITAIRE

Auxiliaire du transport, il opère pour le compte de celui qui l'y a mandaté.

Son rôle consiste à recevoir les marchandises, à assurer leur garde, leur conservation et leur expédition au destinataire.

Il doit à cet effet prendre toutes les mesures appropriées pour assurer leur bon état.

Sa responsabilité peut-être engagée s'il n'observe pas ses obligations. Mais pour y arriver, la preuve de la faute du transporteur pèse sur le demandeur de l'action.

Ces règles de responsabilité précisées, il convient de voir comment elles s'exercent à travers les recours.

SECTION III : L'EXERCICE DU RECOURS DES ASSUREURS :

Il existe deux types de recours pour les assureurs qui désirent recouvrer un certain montant de leurs débours. Ce sont le recours amiable, et le recours judiciaire qui très souvent est la conséquence de l'échec du recours amiable.

A - LE RECOURS AMIABLE

La compagnie d'assurance adresse au tiers-responsable, le dossier sinistre constitué par l'assuré. A ce dossier il adjoint l'acte de subrogation.

Par un échange de correspondances, il peut obtenir du tiers le résultat attendu, et notamment le remboursement des sommes versées à l'assuré au titre de l'indemnité d'assurance consécutive au dommage causé par le tiers. Ces sommes réclamées ne peuvent être supérieures à la valeur des indemnités versées, et dans tous les cas, ces sommes ne peuvent pas excéder le montant prévu par la limitation de responsabilité dont bénéficie le tiers.

Mais les discussions peuvent traîner ce qui fait courrir les délais de prescription de l'action de l'assureur contre le tiers-responsable.

Aussi en cas de prescription imminente de l'action, le service qui est chargée de la gestion des sinistres au sein de la compagnie d'assurance adresse une demande de report du délai de prescription au tiers.

Il peut être en outre demandé au tiers une prorogation et cette prorogation peut s'étendre jusqu'à 6 Mois. Le tiers marque son accord généralement par lettre ou par télex.

Si le recours aboutit, le remboursement est sur la base des usages en l'absence d'un texte.

Généralement, le remboursement des manquants est fixé à un certain pourcentage de la valeur des manquants, sous réserve du droit d'exciper la limitation de responsabilité du transporteur.

Ainsi, sont remboursés aux taux suivants:

- Pour les marchandises en sacs, 50% des manquants
- Pour les véhicules, le papier, les balles à 33% des dommages
- Pour les marchandises en conteneurs de 50 à 75%
- La perte totale est remboursée à 100% généralement.

En cas d'accord, le tiers établit les reçus de paiement. Mais s'il y'a échec à quelque niveau de la procédure de recours amiable, seule la voie judiciaire peut alors départager les différentes parties.

B - LE RECOURS JUDICIAIRE

En pratique le recours judiciaire intervient dans les cas suivants :

- En cas d'urgence c'est-à-dire que le dossier est reçu dans un délai tel qu'on ne peut initialement engager un recours amiable
- En cas de demandes de report de prescription plusieurs fois restés sans suite

- En cas de désaccord manifeste entre le tiers-responsable et l'assureur

- En cas de silence du tiers.

1) La saisie du tribunal

En règle générale, le tribunal compétent dans les actions nées des contrats de transports, est le tribunal du domicile du défendeur; La jurisprudence admet également la compétence du tribunal du lieu de livraison de la marchandise.

En cas de pluralité de défendeurs, le demandeur a le choix de les assigner devant le tribunal du domicile de l'un d'entre eux. Cette règle sera également applicable quand bien même une clause attributive de compétence est applicable entre le demandeur et l'un des défendeurs.

En matière de transports maritimes, le nombre de défendeurs peut varier selon qu'il s'agit de marchandises à l'importation ou de marchandises à l'exportation. Ainsi pour des marchandises à l'exportation, il sera plus facile de citer le transporteur et le capitaine.

Quant aux marchandises à l'importation, la liste des défendeurs peut s'étendre jusqu'à l'acconier et le transitaire selon les réserves et indications contenues dans le dossier.

Au Cameroun, la compétence du tribunal sera aussi fonction du montant de la réclamation de l'assureur. (25)

Ainsi, pour toute réclamation inférieure ou égale à 5.000.000 Frs CFA, le tribunal de première instance sera compétent.

En revanche, si la réclamation de l'assureur excède 5.000.000 F, c'est le tribunal de Grande instance qui sera compétent.

Les règles de compétence n'étant pas d'ordre public, les parties peuvent y déroger par l'insertion des clauses attributives de compétence.

Par ailleurs, les parties peuvent aussi inclure des clauses compromissoires en vertu desquelles, des arbitres sont désignés pour connaître des litiges nés du contrat en lieu et place du tribunal normalement compétent.

De telles clauses sont licites.

2) La prescription des délais

L'assuré qui est victime d'un sinistre en Assurance Maritime a deux ans pour présenter sa réclamation à l'assureur.

(25) Loi N°89/019 du 29 décembre 1989 modifiant et complétant certaines dispositions de l'ordonnance N°72/4 du 26 Août 1972 portant organisation judiciaire au Cameroun: l'article 13(nouveau) précise les compétences des différents tribunaux d'instance à savoir le TPI et le TGI

En revanche, l'assureur qui est subrogé dans les droits de l'assuré entre le tiers ne dispose que d'un délai d'un an pour exercer son recours contre le tiers.

En effet, tandis que les rapports entre l'assureur et l'assuré naissent d'un contrat d'assurance maritime, le recours de l'assureur dérive du contrat de transport maritime qui prévoit un délai de prescription des actions nées de ce contrat d'un an (26).

Toutefois ce délai peut-être étendu par convention expresse entre les parties, et à ce titre la prescription peut-être interrompue (27) ou suspendue.

L'interruption a pour effet de faire courir un nouveau délai d'un an à compter de l'acte interruptif.

La convention suspend seulement le cours d'une prescription pendant un délai déterminé, sauf à lui faire reprendre sa marche à l'expiration de ce délai.

Notons que la prescription des actions contre l'acconier est aussi d'un an tandis que celle du transitaire est de 10 ans.

(26) article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924

(27) Il y'a interruption en cas de commandement, saisie-arrêt ou par citation directe

CONCLUSION GENERALE:

Notre souci a été d'opérer une analyse de la procédure de règlement de sinistre et de l'exercice des recours en Assurance Maritime de Faculté. Cette analyse s'entend d'une décomposition et d'une évocation détaillée des règles juridiques et des méthodes pratiques qui doivent-êtré suivies en vue d'aboutir à un règlement judiciaire. Aussi tour à tour avons-nous passé en revue les différentes obligations auxquelles les parties au contrat sont astreintes après en avoir relevé le fondement; nous nous sommes par ailleurs essayés dans l'explication des techniques particulières de calcul des indemnités suivant les types de dommages, objet du sinistre et enfin avons-nous soulevé l'épineux problème du recours des assureurs et la mise en jeu de la responsabilité des tiers au contrat d'assurance, mais dont l'action ou l'omission fautives sont la cause du sinistre.

Si à la lecture, cette procédure peut paraître aisée, force est d'ores et déjà d'attirer l'attention des intervenants intéressés par les problèmes de l'assurance maritime sur faclutés sur certaines difficultés remarquables.

En dehors des problèmes de compétence de ceux qui se chargent du règlement des sinistres, de nombreux autres se posent lors des recours qu'exercent les assureurs contre les tiers-responsables.

Au moment de la constatation des dommages, le transporteur se fait assez rarement représenter, même informé lorsque l'expertise doit se passer dans un port de l'intérieur du pays. Ce qui fait que les rapports d'expertise n'ont pas un caractère contradictoire et vicie la procédure de recours, on en allonge la durée dès lors qu'un expert judiciaire doit être désigné.

Par ailleurs, cette expertise se passe souvent hors-délai, ce qui peut compromettre l'authenticité de la constatation des dommages quant à leur importance réelle, du fait du risque d'aggravation dans le temps.

Le développement du transport en conteneurs a fait naître d'autres difficultés quant à l'identification du tiers-responsable.

En effet, il est souvent difficile de désigner le tiers-responsable pour des avaries survenues aux marchandises transportées par conteneurs déposées alors que les plombs d'origine étaient encore intacts; La perfection du vol est telle qu'aujourd'hui, il est difficile d'admettre que les avaries résultent d'une mauvaise foi du fournisseur qui a chargé des marchandises dans cet état, et du manque de vigilance du transporteur qui a omis d'émettre des réserves sur le connaissement.

Or, il faut bien prouver la faute de l'un d'eux, et très souvent c'est parfois à tort que la faute du transporteur est retenue, dans ce cas de vol par exemple.

Cela commande donc d'importantes mesures de prévention à prendre par les intervenants dans la chaîne de transport.

Pour des conteneurs FCL/FCL et (28) LCL/FCL (29), lorsqu'ils sont arrivés intacts avec plombs d'origine, il est aussi difficile en cas d'avaries d'établir la part de responsabilité de chaque intervenant. La spécificité des conteneurs FCL/FCL étant de faire face aux voyages préliminaires et complémentaires par route ou par rail, il faudrait déterminer à quel stade du parcours le sinistre s'est produit.

Dans la mise en jeu de la responsabilité du transporteur, la multiplicité des Conventions ne facilite guère la mise en application de cette procédure.

En effet, la Convention de Bruxelles de 1924 est le droit commun en la matière. Mais pour ceux des pays non signataires de cette convention, les règles stipulées par cette Convention ne sont pas applicables à leurs armateurs.

C'est ainsi que les transports maritimes sous pavillon américain sont soumis à la loi nationale.

Aussi le chargeur qui choisit d'expédier ses marchandises doit au préalable s'assurer que le transport maritime est effectué sous le régime de droit commun, ceci afin de faciliter aux assureurs la tâche, à moins que les assureurs s'érigent en conseils de leurs assurés quant au choix des navires transporteurs avant l'expédition des marchandises.

(28) FCL/FCL = BOUT en BOUT

(29) LCL/FCL = QUAI à MAGASIN

L'avenir même de cette limitation de responsabilité du transporteur paraît moins claire à l'horizon, car les règles de VISBY de 1968 ont introduit une double limitation par kilo et par colis. Ce qui risque de compliquer davantage la tâche aux assureurs. A ces règles, il faut ajouter la Convention de Hambourg de 1978, non encore mise en vigueur mais qui, à terme, fera cohabiter un double régime de responsabilité : celui de Bruxelles 1924 et celui de Hambourg 1978.

D'autres problèmes se posent encore, et notamment au niveau de la constitution des dossiers de réclamation. En effet, il est souvent difficile de produire les originaux des titres de transport ou certains documents exigés par le transporteur lorsqu'intervient contre lui un recours.

Le transporteur peut se révéler insolvable ou insuffisamment assuré, ce qui compromet le recouvrement de la créance de l'assureur. Très souvent le transporteur use de différentes manoeuvres pour rejeter la réclamation ou opposer la prescription, et d'autres parts, il pose aux chargeurs, des problèmes à l'obtention des attestations de pertes ou de non-livraison des marchandises.

Dans un tel contexte, l'exercice du recours entraîne une gestion longue et parfois coûteuse pour la réclamation, et en 1986, on a estimé en matière de transports maritimes effectués sous l'empire de la Convention de Bruxelles, les résultats des recours nets de frais sur le total des sinistres réglés par les assureurs à l'échelon Mondial à 10%,

tandis que, le Comité des Assureurs Maritimes qui a une expérience éprouvée en matière de gestion des sinistres et des actions en responsabilités contre les transporteurs a obtenu un quota de l'ordre 12%.

Il est par conséquent de l'intérêt des Compagnies Africaines d'imaginer un système de centralisation de gestion de sinistre par un organisme commun et agissant dans chaque Etat, ayant des techniciens pointus, des moyens d'actions suffisants tels que toute gestion de sinistre ne relève que de cet organisme.

Une telle centralisation serait avantageuse à plus d'un titre. Elle est moins coûteuse pour les compagnies qui ne seront plus tenues de la nécessité d'avoir chacune un service contentieux ayant à charge le règlement des sinistres.

Sur le plan financier, cela fait moins d'employés et en toile de fond une économie de frais généraux.

PLAN

- DEDICACE
- AVANT PROPOS
- INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : LES ELEMENTS DE BASE DE REGLEMENT DES
SINISTRES EN ASSURANCE MARITIME DE FACULTES

CHAPITRE I : LA REALISATION DU RISQUE

SECTION I : GARANTIE " TOUS RISQUE "

- A - L'ETENDUE DE LA GARANTIE
- B - LES LIMITATIONS DE GARANTIES
- C - LES EXCLUSIONS DE GARANTIE

SECTION II : LA GARANTIE " FAP SAUF "

SECTION III : LES AUTRES POSSIBILITES DE GARANTIE

- A - LA GARANTIE FAP ABSOLUMENT
- B - LA GARANTIE FAA
- C - PERTE TOTALE ET DELAISSEMENT

CHAPITRE II : LE RESPECT PAR L'ASSURE DE SES OBLIGATIONS
EN CAS DE SINISTRE

SECTION I : L'OBLIGATION DE DECLARER LE SINISTRE

- A - LES DELAIS DE DECLARATION

SECTION II : LA CONSTATION DES AVARIES

SECTION III : LES MESURS DE SAUVETAGE

SECTION IV : L'OBLIGATION DE CONSERVER LE RECOURS
DES ASSUREURS

SECTION V : L'OBLIGATION DE CONSTITUER LE
DOSSIER-SINISTRE

SECTION VI : L'OBLIGATION DU RESPECT DES DELAIS

SECTION VII : LES SANCTIONS d'INOBSERVATION DES
OBLIGATIONS DE L'ASSURE

DEUXIEME PARTIE :LE REGLEMENT DE SINISTRES ET L'EXERCICE
DU RECOURS

CHAPITRE I :LE PROCESSUS DU REGLEMENT

SECTION I :LA VERIFICATION DE LA GARANTIE DE
L'ASSURE

A - L'EXAMEN DE DOCUMENTATION RELATIVE
AU SINISTRE

SECTION II:LA DETERMINATION DE L'INDEMNITE

A - L'APPRECIATION DE LA VALEUR
D'ASSURANCE

B - LE DECÔMPTÉ DE L'INDEMNITE

CHAPITRE II :L'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE
TIERS-RESPONSABLE

SECTION I :FONDEMENT DU RECOURS DE L'ASSUREUR
CONTRE LE TIERS

SECTION II:LE REGIME DE RESPONSABILITE DU TIERS

A - LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR
B - LA RESPONSABILITE DES AUTRES
INTERVENANTS

SECTION III:L'EXERCICE DU RECOURS DES ASSUREURS

A - LE RECOURS AMIABLE
B - LE RECOURS JUDICIAIRE

CONCLUSION GENERALE

QUELQUES INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

A - OUVRAGES GENERAUX :

- 1) Pierre LUREAU et Pierre OLIVÉ, Commentaires de la Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés 2è édition, LGDJ, 1952
- 2) Francis SAUVAGE, Le Transport des Marchandise par Mer LGDJ, 1967 Paris
- 3) Julien Le CLERE, Manquants, Avaries Communes, Avaries particulières, LGDJ, Paris 1957
- 4) René RODIER, Droit Maritime, 8è édition, DALLOZ
- 5) Yvonne LAMBERT FAIVRE, Droit des Assurances 2è édition, DALLOZ
- 6) René PERILLIER, Manuel de L'assureur Maritime et Transports, édition SECURITAS, 1978

B - THESES ET MEMOIRES

- 1) YICKBEDECK Zacharie, in La Contribution des Entreprises d'Assurance et de Réassurance au Financement de l'Economie au Cameroun, thèse 3è cycle, Université de Yaoundé
- 2) Pierre NTSOUBOUROU in La Domiciliation de L'assurance Maritime sur Facultés à l'Importation au Gabon, Mémoire de fin d'études supérieures en Assurance, Juin 1988 (Mémoire I.I.A)
- 3) Alain OUSMANE DIOUF in L'assurance-Corps de Navires: Couverture et Règlement des Sinistres Juin 1988 (Mémoire I.I.A)
- 4) SWADOGO Laurent, in La Problématique de l'Assurance Maritime sur Facultés dans un Pays sans Littoral, (Mémoire I.I.A)
- 5) NZAGBA FONLON Charles in Les Avaries, Pertes ou Manquants en Assurance Maritime su Facultés
Mémoire I.I.A (sans date)

C - TRAITES, CONVENTIONS ET LOIS

- 1) Convention de Bruxelles du 25 Août 1924
- 2) Code de la Marine Marchande au Cameroun.