

408-9

**INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES**
B. P. 1575 YAOUNDE

CYCLE SUPERIEUR
8ème Promotion
1986 - 1988

N° 9

**ASPECTS TECHNIQUES ET JURIDIQUES
DE LA GESTION DES SINISTRES
SUR FACULTES MARITIMES**

Mémoire de fin de Cycle
pour l'obtention du
**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES
D'ASSURANCES (D. E. S. A.)**

PRESENTE PAR :
GNESSOTE AGUI Benjamin

SOUS LA DIRECTION DE :
M. EVOUNA BALLA Philippe
*Chef du Département Sinistre et
Contentieux à l'AMACAM Yaoundé*

JUILLET 1988

**INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES**

B. P. 1575 YAOUNDE

CYCLE SUPERIEUR

8ème Promotion

1986 - 1988

**ASPECTS TECHNIQUES ET JURIDIQUES
DE LA GESTION DES SINISTRES
SUR FACULTES MARITIMES**

Mémoire de fin de Cycle
pour l'obtention du
**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES
D'ASSURANCES (D. E. S. A.)**

PRESENTE PAR :

GNESSOTE AGUI Benjamin

SOUS LA DIRECTION DE :

M. EVOUNA BALLA Philippe

*Chef du Département Sinistre et
Contentieux à l'AMACAM Yaoundé*

JUILLET 1988

D E D I C A C E

A ma regrettée mère RABEGOLOU JULIE

A ma fille GNESSOTE ANNE CHRISTELLE

A tous mes frères et soeurs en particulier

A Madame KOUDOU née GNESSOTE Juliette

A tous ceux qui de loin ou de près m'ont
toujours soutenu et m'aideront sur ce
difficile chemin qu'est la vie

Je dédie ce modeste travail.

GNESSOTE AGUI BENJAMIN

Ce travail est l'approfondissement d'un aspect de notre stage de fin de première année.

Au cours dudit stage, nous avons été initiés aux techniques et pratiques d'assurances parmi lesquelles, la Gestion des Sinistres sur Facultés Maritimes.

Cet aspect de l'assurance nous a intéressé au point que nous avons décidé de lui consacrer nos travaux de fin de cycle.

Cette étude est donc le fruit des notes que nous avons prises, des entretiens que nous avons eus au cours de notre stage, de nos notes de lectures et bien sûr de nos analyse et réflexion.

Rédigé par un étudiant en cours de formation, ce mémoire ne saurait, loin s'en faut, cerner tous les aspects de la gestion des sinistres sur facultés.

Nous nous excusons donc auprès de nos maîtres, des hommes de terrain, rompus aux pratiques de la branche MARITIME et TRANSPORT, pour les insuffisances et les lacunes qu'ils pourraient y déceler. Cependant, nous pensons avoir consacré le maximum de sérieux à l'élaboration de ce document.

Ah ! s'il nous était donné de pratiquer la branche MARITIME et TRANSPORT, ce serait pour nous l'occasion d'appréhender davantage les mécanismes de cette branche, et enfin de compte, d'apporter notre contribution, si petite soit elle à l'amélioration de la gestion des sinistres sur facultés maritimes.

Nous ne saurons terminer cette mise au point, sans adresser nos sincères remerciements à :
Monsieur EVOUNA BALLA Philippe, Chef de Département Sinistre et Contentieux à l'AMACAM, notre directeur de mémoire, pour avoir consacré une partie de son temps à lire et corriger ce travail.

L'auteur.

P L A N

	Pages
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : LE REGLEMENT DES SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES	
CHAPITRE I : ETUDE D'UN DOSSIER SINISTRE	5
SECTION I : LES CONDITIONS DE FORME	5
A- Les éléments constitutifs d'un dossier sinistre	5
B- Justification des éléments d'un dossier sinistre	7
SECTION II : LES CONDITIONS DE FOND	7
A- Le contrôle des garanties souscrites par l'assuré	8
B- Les risques exclus	9
C- Les délais de constatation	10
D- La conservation du recours	10
CHAPITRE II : LE REGLEMENT DES DOMMAGES	12
SECTION I : LE PRINCIPE INDEMNITAIRE	12
A- Exposé du principe	12
B- Le redressement de la valeur d'assurance	12
SECTION II : LA FIXATION DE L'INDEMNITE	14
A- Cas des avaries particulières	14
1- L'évaluation des pertes et dommages	14
2- La freinte de route	15
3- La franchise	15
4- Les honoraires et frais d'expertise	16
B- Cas des marchandises en délaissement	16
C- La contribution aux avaries communes	17

...

DEUXIEME PARTIE : LA SUBROGATION ET LE RECOURS	
CHAPITRE I : LA SUBROGATION	21
SECTION I : DEFINITION ET FONDEMENT JURIDIQUE DE LA SUBROGATION	21
A- Définition de la subrogation	21
B- Fondement juridique de la subrogation	21
SECTION II : LES CARACTERISTIQUES DE LA SUBROGATION	22
CHAPITRE II : LE RECOURS	24
SECTION I : FONDEMENT JURIDIQUE DU RECOURS	24
A- La responsabilité civile des tiers	24
1- Cas du transporteur maritime	25
2- Cas de l'acconier	27
3- Cas du transitaire	28
B- La limitation de la responsabilité des tiers	29
1- La limitation en valeur	29
2- La limitation dans le temps	30
SECTION II : LE PROCESSUS DU RECOURS	31
A- La détermination du montant du recours	31
B- Le suivi du recours	32
CONCLUSION GENERALE.	34

I N T R O D U C T I O N

L'homme peut être atteint dans ses biens, dans sa fortune, à l'occasion de certains faits dommageables, ou dans sa personne en cas d'accident ou de décès.

C'est pourquoi il recherche instinctivement le moyen de supporter la charge des dommages subis ou de la responsabilité encourue. Ainsi le moyen auquel il peut recourir pour satisfaire son besoin de sécurité, et que l'on considère à juste titre comme étant la manifestation de la solidarité humaine, est l'assurance.

De façon générale, l'assurance se définit comme "une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération, la prime pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une partie, l'assureur, qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique".

L'assurance maritime, dont nous allons étudier un aspect, en l'occurrence la "gestion des sinistres sur facultés maritimes", est la plus ancienne branche de l'assurance moderne. Elle est née du commerce de mer dans l'antiquité GRECQUE : les premiers contrats retrouvés dans la ville de Gênes datent de 1347. (1)

Corollaire du transport maritime, l'assurance maritime occupe une place de choix dans le développement du commerce international. En effet, les marchandises importées ou exportées, et qui constituent la base même des échanges entre les différents pays, le sont dans une large proportion par mer. Ces marchandises parcourent en général de longs trajets au cours desquels elles sont exposées à de nombreux

...

(1) L'Assurance : théorie, pratique, comptabilité - Tome 1
Collection de l'Ecole Nationale d'Assurance, 5^e édition.

risques tels que : le naufrage du navire, l'incendie, les risques de perte et d'avaries, la guerre, les émeutes ...

La réalisation de ces risques peut être source de lourdes conséquences économiques.

Ainsi, pour pallier ces difficultés, toute personne ayant intérêt à la bonne arrivée des marchandises doit recourir à l'assurance des facultés maritimes.

Celle-ci garantit tous ceux qui interviennent dans les opérations du commerce international contre les conséquences d'événements survenus au cours du transport maritime.

Cependant, l'étendue de la couverture des risques que peut rechercher un assuré, est une question de convention entre ce dernier et son assureur. A cet effet, il existe deux modes principaux d'assurance à savoir :

- Une assurance "TOUS RISQUES"
- Une assurance "F.A.P. SAUF" (Francs d'avaries particulières).

Pour la garantie "TOUS RISQUES", sont couverts : les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées.

En ce qui concerne la garantie "F.A.P. SAUF", sont couverts : les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées provenant d'événements limitativement énumérés dans ce texte de la police.

Aussi, pour adapter l'assurance aux besoins propres de l'assuré dans un ou l'autre cas, les polices utilisées sont :

...

- La police au VOYAGE

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminés. Elle convient donc pour les expéditions occasionnelles.

- La police à ALIMENTER

Elle est utilisée pour exécuter des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Dans cette police, l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues.

cf 13 - La police d'ABONNEMENT

Elle est conclue d'avance et pour une période donnée. Son objet est de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie de l'assureur.

- La police TIERS - CHARGEUR

Elle est utilisée par les compagnies de navigation, les transitaires, les commissionnaires de transport etc... C'est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique. Elle permet en effet à l'assuré d'y affecter les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

Garant de la sécurité des assurés, l'assureur propose et vend des garanties à ces derniers. La contre partie de la vente de cette sécurité, c'est le règlement, du moins la gestion des sinistres.

Le sinistre, c'est la réalisation de l'événement prévu au contrat et de nature à entraîner la garantie de l'assureur.

Dans le cadre de notre étude, nous nous proposons d'appréhender les "aspects techniques et juridiques de la

gestion des sinistres sur facultés maritimes".
Pour ce faire, notre travail s'articulera autour de deux axes.

Dans une première partie, nous procéderons à l'étude du règlement des sinistres sur facultés maritimes. La deuxième partie sera consacrée à l'étude de la subrogation et du recours.

PREMIERE PARTIE

LE REGLEMENT des SINISTRES
sur FACULTES MARITIMES

CHAPITRE I - ETUDE D'UN DOSSIER SINISTRE

Lorsqu'un sinistre quelconque (perte, vol, incendie, détérioration...) survient aux facultés ou marchandises assurées, le réceptionnaire le déclare à son assureur. Celui-ci ouvre à cet effet un "dossier sinistre", affecte un numéro au dossier qui doit contenir toutes les références nécessaires pouvant permettre de le retrouver en cas de besoin et surtout de le suivre.

L'étude d'un "dossier sinistre" sur facultés maritimes comprend en général deux phases :

- l'examen des conditions de forme
- l'examen des conditions de fond

SECTION I : LES CONDITIONS DE FORME

A- LES ELEMENTS CONSTITUTIFS D'UN DOSSIER SINISTRE

La constitution d'un dossier sinistre nécessite un certain nombre de documents :

1- L'original de la police ou le certificat d'assurance

Il permet de constater l'existence d'un contrat d'assurance qui couvre les facultés ou marchandises qui font l'objet de la réclamation. Titre justificatif de la garantie de l'assureur, il doit être régulier, c'est-à-dire indiquer toutes les mentions utiles qui prouvent l'engagement de l'assureur.

2- Le Connaissance

C'est un document sur lequel doivent être portées les indications concernant les marques principales destinées à identifier les marchandises, le nombre de colis et d'objets, leur quantité ou leur poids.

Le connaissement remplit les fonctions ci-après :

- C'est la preuve écrite d'un contrat de transport, preuve de la réception des marchandises par le transporteur,
- Il sert de pièce justificative pour réclamer les marchandises parvenues à bon port. Il vaut donc présomption de réception des marchandises telles qu'elles y sont décrites.
- Il permet d'inscrire des réserves sur la qualité, la quantité et l'état des marchandises.

3- Le Certificat d'avaries et le Rapport d'Expertise

Un assuré dont les marchandises subissent des dommages et pertes doit établir dans le délai fixé par la police un constat. De façon générale, le constat est l'oeuvre d'un commissaire d'avaries ou exceptionnellement celle d'un expert, lorsque la nature et la cause des dommages exigent des connaissances qui dépassent la compétence du commissaire d'avaries.

Le certificat d'avaries et le rapport d'expertise renseignent l'assureur sur la réalité, la nature, la cause et l'importance des dommages.

4- La Facture du fournisseur

C'est une pièce justificative de la valeur d'assurance.

En effet elle indique le prix de vente et les quantités vendues.

5- Les Lettres de réserves

Avant de parvenir au destinataire, les marchandises faisant l'objet du contrat de transport, peuvent passer par le transporteur, l'acconier, le transitaire. Au cours de ces différentes phases, les marchandises peuvent subir des dommages et pertes. Ainsi l'émission des réserves aux différents stades

de livraison et les réponses des présumés responsables sont de nature à déterminer les responsabilités des différents tiers. Ceci est nécessaire pour l'exercice du recours.

6- Le Certificat définitif de non livraison

Cette pièce est exigée en cas de perte totale ou de livraison non effectuée.

La réunion de ces différentes pièces est-elle nécessaire ?

En un mot, quelle est leur justification ?

B- JUSTIFICATION DES ELEMENTS DU DOSSIER SINISTRE

Les documents sus-mentionnés remplissent plus d'une fonction et sont par conséquent d'une importance capitale.

En effet, les uns constatent la matérialité d'un contrat passé entre l'assureur et l'assuré victime, prouvent que les marchandises sinistrées ont été chargées et reçues par le transporteur ou le destinataire : c'est par exemple le cas du certificat d'assurance et du connaissement. Les autres indiquent la nature, la quantité, la valeur des avaries et pertes causées aux facultés. D'autres encore permettent de désigner les tiers responsables contre lesquels l'assureur pourra éventuellement exercer son recours.

Dans ces conditions, un assureur, soucieux d'évaluer avec objectivité et le plus correctement possible le sinistre, est tenu d'exiger ces pièces à l'assuré victime.

Après la phase de la constitution d'un dossier sinistre complet, l'assureur doit procéder à l'analyse des conditions de fond.

SECTION II : LES CONDITIONS DE FOND

Dans l'analyse des conditions de fond, la question qui se pose est de savoir si le dossier de l'assuré victime

est recevable - en d'autres termes si une suite favorable peut être réservée à sa réclamation.

A cet égard, l'étude de la recevabilité va porter sur un certain nombre d'opérations dont :

- le contrôle des garanties souscrites par l'assuré
- les risques exclus
- les délais de constatations.

A- LE CONTROLE DES GARANTIES SOUSCRITES PAR L'ASSURE.

Au terme de l'article premier des conditions générales, la garantie de la police d'assurance maritime sur facultés, concerne les marchandises qui font l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre ou aérien, préliminaire ou complémentaire. Dans tous les cas, comme nous l'avons déjà indiqué à l'introduction, l'assuré peut garantir ses marchandises aux conditions "TOUS RISQUES" ou "F.A.P. SAUF". A cet effet, l'article deux des conditions générales précise : "... à défaut de stipulation expresse accordant la garantie "Tous risques", elles sont assurées aux conditions "F.A.P. sauf".

Aussi l'article 3 alinéa premier indique que "les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions "F.A.P. sauf".

De façon générale, le contrôle des garanties a pour but d'indiquer à l'assureur si le contrat est valable. Pour ce faire, il doit d'une part vérifier qu'il s'agit ou non d'un cas de non assurance, de suspension de garantie ou de résiliation, et d'autre part s'assurer que les références du dossier sinistre concordent avec celles de la police en cause.

Par exemple si les marchandises ont été chargées sur un navire autre que celui déclaré dans la police, la garantie n'est pas acquise.

En outre, grâce au rapport d'expertise, l'assureur doit vérifier si les causes et les circonstances du sinistre n'entraînent pas une exclusion prévue dans les conditions générales.

B- LES RISQUES EXCLUS

Ils font l'objet des articles sept et huit des conditions générales.

En ce qui concerne l'article sept (7), il traite des risques exclus dans tous les cas. Au nombre de ceux-ci, on peut citer :

- a)- les risques étrangers au transport normal :
la contrebande, la confiscation (voir alinéa premier article sept (7))
- b)- le vice propre des marchandises assurées ;
vers - vermine, l'influence de la température...
- c)- les faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, de leurs représentants, ou de leurs ayants droit, l'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages
- d)- le retard dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés.

Quant à l'article huit (8), il énumère les risques exclus sauf stipulation contraire. Il s'agit notamment :

- a)- des risques de guerre civile ou étrangère
- b)- les préjudices résultant de mouvements populaires, d'émeutes, grèves, lock out et autres faits analogues
- c)- les risques de vol en général et de pillage :
disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

C- LES DELAIS DE CONSTATATION

Les détériorations et pertes subies par les facultés assurées doivent être constatées par un commissaire d'avaries ou un expert désigné d'accord partie entre l'assureur et le réceptionnaire. La mission dévolue à l'expert ou au commissaire d'avaries est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages survenus aux facultés.

Selon l'article dix neuf (19) des conditions générales, les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrécétabilité de leur réclamation, de faire procéder aux constatations contradictoires dans un délai de 30 jours à compter du déchargement du navire à destination. Ce délai peut être ramené à 15 jours, lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Cependant lorsque le séjour à destination a été couvert pour un délai supérieur à 15 ou 30 jours, les délais de constatation seront prolongés jusqu'à l'expiration de la période de garantie.

Par ailleurs, la survenance d'un sinistre, moins de 3 jours avant la fin des risques, prolongera de 3 jours le délai de constatation.

Lorsqu'une partie conteste le résultat de l'expertise, elle peut, dans un délai de 15 jours demander une contre expertise amiable ou judiciaire.

D- LE CONTROLE DE LA CONSERVATION DU RECOURS

Le principe de la conservation du recours est posé par l'article seize (16) des conditions générales. Cet article recommande au réceptionnaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver ses droits et recours contre les tiers responsables afin d'en faire profiter l'assureur.

Pour ce faire, le réceptionnaire final et les différentes personnes qui prennent successivement livraison des facultés assurées, sont tenus, en cas de dommages ou pertes, d'émettre des réserves à l'encontre de ceux qui les leur ont livrées.

L'émission des réserves et les réponses des tiers impliqués, facilitent l'imputation des responsabilités.

En plus des réserves, la transmission des documents de recours à l'assureur participe à la conservation de ses droits et recours contre les tiers responsables.

Cette obligation de l'assuré résulte du principe général selon lequel, en toutes circonstances, il doit "agir en bon père de famille". Par conséquent, il doit prendre toutes les mesures conservatoires utiles et se comporter comme s'il n'était pas assuré.

L'inobservation de cette obligation entraîne les conséquences suivantes :

- d'une part, le réceptionnaire sera responsable de sa négligence à préserver le recours des assureurs, à concurrence des préjudices subis par ces derniers.
- d'autre part, il sera indemnisé sous déduction non seulement des sommes éventuellement reçues des tiers responsables, mais également de celles que ces assureurs auraient pu obtenir en exerçant le recours perdu .

Si de l'étude, de l'analyse des conditions de fond du dossier, il ressort que le sinistre est couvert et que la garantie est acquise à l'assuré victime, l'assureur procède alors au règlement des dommages subis.

CHAPITRE II - LE REGLEMENT DES DOMMAGES

Il s'agit ici de déterminer le montant de l'indemnité à allouer à l'assuré à la suite d'un événement dommageable.

Mais avant d'en arriver là, il convient d'exposer le principe indemnitaire qui commande que l'indemnité due par l'assureur ne doit pas dépasser le montant de la valeur réelle de la chose assurée au moment du sinistre.

SECTION I : LE PRINCIPE INDEMNITAIRE

Ce principe régit les assurances de dommages. Il ne s'applique pas aux assurances de personnes où les capitaux assurés sont fixés d'un commun accord entre les parties au contrat.

A- EXPOSE DU PRINCIPE

Selon le principe indemnitaire, l'assureur doit replacer l'assuré dans une situation égale à celle qu'il aurait si le sinistre n'avait pas eu lieu. En d'autres termes, l'assurance ne doit pas être pour l'assuré une source de profit, d'enrichissement.

C'est compte tenu de ce principe que l'on procède au redressement ~~au~~ de la valeur d'assurance en cas de sinistre sur facultés maritimes.

B- LE REDRESSEMENT DE LA VALEUR D'ASSURANCE

Le redressement de la valeur d'assurance a lieu en cas de surévaluation de cette dernière - Ce qui est de nature à entraîner un enrichissement sans cause de l'assuré à l'occasion d'un sinistre.

C'est donc pour éviter cette situation qu'une justification de la valeur d'assurance est nécessaire.

Le redressement de la valeur d'assurance a fait l'objet de l'article douze (12) des conditions générales.

Cet article autorise une quotité de surévaluation de 20 % de la valeur C.A.F. (coût assurance Frêt), représentant raisonnablement le profit escompté par l'assuré ainsi que les frais par lui engagés à l'occasion du transport.

Pour l'indemnisation des dommages, il est tenu compte, à propos de la valeur redressée, des règles ci-après :

- Lorsque la valeur redressée est supérieure à la valeur d'assurance figurant dans la police, le règlement de l'indemnité se fait sur la base de la valeur d'assurance.
- Lorsque la valeur d'assurance déclarée est supérieure à la valeur redressée, le règlement se fait sur la base de cette dernière.
- Par ailleurs, si le réclamant prouve qu'au lieu de destination du voyage assuré, la valeur des objets avariés ou perdus est supérieure à la valeur assurée à destination, cette dernière ne subit aucune majoration.
- Si la victime établit qu'elle a vendu les facultés assurées, elle sera indemnisée sur la base du prix de vente.

Cette disposition ne pénalise l'assuré pas les polices d'abonnement + 3 dans les conventions est automatique

- En outre, lorsque l'assuré déclare la valeur des objets assurés après le sinistre, le montant du règlement ne pourra pas dépasser celui résultant du mode de calcul lors d'expéditions antérieures de même nature.

Après le redressement de la valeur d'assurance, il est procédé au décompte de l'indemnité.

SECTION II : LA FIXATION DE L'INDEMNITE

Dans le cadre de la détermination de l'engagement de l'assureur, nous examinerons successivement les cas des avaries particulières et des avaries communes en passant par celui des marchandises en délaissement.

A- LE CAS DES AVARIES PARTICULIERES

On appelle avaries particulières, les détériorations, manquants ou pertes subis par les facultés elles-mêmes au cours du transport.

En l'espèce, le décompte de l'indemnité va résulter de l'évaluation des dommages et pertes, de la prise en compte de la freinte de route, des franchises, des honoraires et frais d'expertise.

1- L'Evaluation des pertes et dommages

Lorsque les facultés assurées sont sinistrées, la détermination des dommages et pertes subis par le réceptionnaire et susceptible de donner lieu au paiement d'une indemnité, découle de la comparaison de deux facteurs à savoir : la valeur saine ou la valeur qu'auraient les marchandises en l'absence de toute perte ou d'avaries et la valeur de ces dernières après le sinistre.

La différence entre la valeur saine et la valeur après sinistre fournit le pourcentage de détérioration ou de perte subie par les marchandises. Le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué à la valeur d'assurance.

En plus des avaries, la freinte de route et les franchises influencent aussi la fixation de l'indemnité.

2- La Fréinte de route

"La freinte de route est une perte de poids ou de quantités que les usages du commerce considèrent normales sur certaines marchandises et pour certains voyages.⁽¹⁾

L'assureur ne garantit que les événements aléatoires. Dans ces conditions, en présence de risques certains et inévitables, il n'y a pas d'aléa et les dommages en résultant ne peuvent pas être couverts.

En raison de leur nature ou de leur emballages certaines marchandises subissent des pertes en poids ou en quantités, normales et prévisibles. Inévitables, indépendantes de tout aléa de transport, ces pertes ne sont pas remboursées par l'assureur.

3- La Franchise

La franchise constitue la part de dommage que l'assuré conserve à sa charge. On distingue deux sortes de franchises à savoir :

- la franchise déduite
- la franchise atteinte.

a)- La franchise déduite

Elle est toujours déduite du montant du sinistre. Dès lors, si le montant des avaries et pertes est inférieur au montant de la franchise prévue au contrat, l'assuré ne reçoit aucune indemnité.

b)- La franchise atteinte

Dans ce cas, les détériorations et pertes dont le coût est inférieur au montant de la franchise restent à la

(1) Définition tirée de l'Assurance Maritime Française de JOHN PAUL GOVARE-
Edition de l'ARGUS 2è édition page 346

charge de l'assuré.

Cependant, si la valeur des dommages et manquants est supérieure à la franchise, l'assureur indemnise en totalité l'assuré.

4- Les Honoraires et frais d'expertise

L'article 18 des conditions générales pose le principe de la constatation amiable ou judiciaire contradictoire des dommages et pertes. Ces constatations sont faites par des commissaires d'avaries ou des experts. Ceux-ci sont en général désignés dans la police ou le certificat d'assurance. Les honoraires et les frais qui en résultent sont entièrement à la charge des assureurs dans la mesure où les dommages et pertes proviennent en tout ou partie d'un événement couvert.

Normalement, les détériorations et manquants subis par les facultés font l'objet d'un règlement en avaries. Dans ce cas, l'assuré est tenu de prendre les marchandises en leur état. Il est indemnisé sur la base des avaries et pertes évaluées. L'indemnité à lui allouée est déterminée comme ci-dessus indiqué.

Cependant, le règlement des dommages et pertes sur facultés maritimes peut être fait en délaissement.

B- LES MARCHANDISES EN DELAISSEMENT

Le délaissement consiste pour l'assuré dont les facultés sont avariées ou perdues, à les mettre à la disposition de l'assureur dans l'état où elles se trouvent. Il en résulte un transfert de propriété. Cependant l'assureur a le droit de refuser le transfert de propriété, il doit indemniser l'assuré en perte totale.

L'ouverture du droit au délaissement est possible dans les cas ci-après :

- 1- Lorsque les avaries à la charge des assureurs atteignent les trois quart de la valeur d'assurance.
- 2- Lorsque les marchandises ont dû être vendues en cours de voyage en raison des avaries provoquées par l'un des événements couverts.
- 3- Lorsqu'il y a innavigabilité du navire des suites d'un risque couvert et que ces marchandises n'ont pu être transbordées et acheminées au port de destination.
- 4- Lorsque le navire a disparu sans nouvelles.

En cas d'avaries communes, il est procédé au décompte du montant des avaries qui est à la charge des différents assureurs.

C- LA CONTRIBUTION AUX AVARIES COMMUNES

"Une avarie commune est une avarie consécutive à un sacrifice ou à une dépense volontaires, décidés par le capitaine en présence d'un danger réel menaçant à la fois le navire et la cargaison et qui ont eu un résultat utile". (1)

Lorsqu'il y a avaries communes, chacun des intéressés (armateur et propriétaire des marchandises) doit supporter une part du sacrifice commun, proportionnellement à la valeur résiduelle de ses biens engagés dans l'expédition maritime.

Pour déterminer le montant de la contribution à la charge des différentes parties, l'expert répartiteur ou le dispacheur procède par étape.

La première étape consiste à évaluer la masse des admissions, c'est-à-dire les sacrifices consentis dans l'intérêt commun. Il s'agit en général :

...

(1) Définition tirée du cours de l'assurance maritime de Mr. DAVANNE

- du coût de réparation du navire
- de la valeur des marchandises sacrifiées.

Au cours de la deuxième étape, le dispacheur indique la masse des contributions c'est-à-dire tout ce qui participe à la réparation du préjudice, soit :

- La valeur du navire après ces réparations
- La valeur des marchandises sauvées
- Le frêt non acquis à tout événement.

Le frêt non acquis à tout événement contribue à concurrence des deux tiers (2/3) de sa valeur. Il est en communauté d'intérêts avec le navire et la cargaison, car il n'est payé au transporteur que si le voyage a été effectué dans de bonnes conditions.

Dans la troisième étape, l'expert répartiteur calcule le taux de contribution (tc) ainsi qu'il suit :

$$t_c = \frac{\text{Masse des admissions}}{\text{Masse des contributions}} \times 100$$

Finalement, la contribution aux avaries communes à la charge de chaque intéressé (assuré ou non) est égale au produit du taux de contribution par la valeur contributive des biens qui lui sont destinés.

Par ailleurs, celui qui a versé une contribution provisoire aux avaries communes, sera remboursé par son assureur. Cependant, celui-ci n'est tenu que proportionnellement à la valeur assurée, sous déduction des avaries particulières à sa charge.

Dans tous les cas, l'engagement maximum de l'assureur est égal au produit du taux de contribution par la valeur assurée.

Nous voici au terme de notre étude sur le processus de règlement d'un sinistre sur facultés maritimes, tel qu'il peut être réalisé de façon générale par l'assureur.

Par ailleurs, lorsque l'assureur a indemnisé l'assuré, il se trouve subrogé dans les droits et recours de ce dernier.

Cela dit, nous allons consacrer la deuxième partie de notre travail à l'étude de la subrogation et du recours dans ~~le~~ cadre de la gestion des sinistres sur facultés maritimes.

DEUXIEME PARTIE

L'ETUDE DE LA SUBROGATION

ET DU RECOURS.

Principes de droit commun, la subrogation et le recours sont d'application courante en assurance de dommages.

On pourrait trouver leur fondement dans l'interprétation de l'article 1382 du Code Civil (alinéa premier) qui dispose :

"Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer". Ainsi dans le cas du transport des facultés maritimes où interviennent plus d'un intermédiaire, Celui qui a causé un dommage non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence doit en répondre. Il n'est donc pas superflü dans le cadre de l'étude de la gestion des sinistres sur facultés maritimes de préciser le contenu de la subrogation (chapitre I) et du recours (chapitre II).

CHAPITRE I : LA SUBROGATION

En matière d'assurance de choses, la règle est que l'assureur qui a indemnisé l'assuré à la suite d'un sinistre est fondé à se retourner contre le responsable dudit sinistre. L'objectif que vise l'institution de la subrogation est celui-ci : empêcher l'assuré victime de s'enrichir à l'occasion d'un sinistre. Par ce biais, l'assuré ne peut pas cumuler l'indemnité à lui versée par l'assureur et la réparation à laquelle sont tenus les tiers civilement responsables.

Pour mieux appréhender la notion de subrogation, nous allons d'abord la définir et préciser son fondement juridique. Ensuite nous indiquerons ses caractéristiques principales.

SECTION I : DEFINITION ET FONDEMENT JURIDIQUE DE LA SUBROGATION

A- DEFINITION DE LA SUBROGATION

La subrogation peut se définir comme une "substitution" dans un rapport juridique d'une personne (subrogation personnelle) ou d'une chose (subrogation réelle) à une autre.

Elle s'analyse donc comme un droit qu'a l'assureur qui a indemnisé l'assuré de se substituer à celui-ci dans tous les recours qu'il pourrait exercer à l'encontre des tiers responsables des pertes ou dommages. Ainsi définie, quel est le fondement juridique de la subrogation ?

B- FONDEMENT JURIDIQUE DE LA SUBROGATION

L'article 36 de la loi du 13 juillet 1930 relative aux assurances terrestres dispose que : "l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et recours de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait ont causé le dommage.

ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur". Assurance non terrestre, mais assurance de chose par excellence, l'assurance maritime des facultés reste fidèle à ce principe.

En l'espèce, la subrogation a fait l'objet de l'article 17 des conditions générales des polices d'assurance maritime sur facultés. Selon cet article, les assureurs qui ont payé l'indemnité d'assurance sont subrogés dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes les personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

La subrogation, dans les assurances terrestres est légale. Par contre en assurance maritime elle est conventionnelle. A ce propos, précisons avec l'article 1250 du Code Civil que : "la subrogation est conventionnelle lorsque le créancier recevant son paiement d'une tierce personne, la subroge dans ses droits, actions, privilèges ou hypothèques contre le débiteur : cette subrogation doit être expresse et faite en même temps que le paiement".

Après avoir défini et précisé le fondement juridique de la subrogation, il convient d'indiquer ses caractéristiques principales.

SECTION II : CARACTERISTIQUES DE LA SUBROGATION

L'étude de la subrogation nous a conduit à relever les caractéristiques ci-après.

- Pour exercer la subrogation, l'assureur doit avoir indemnisé, c'est-à-dire désintéressé l'assuré ou le réceptionnaire des marchandises.
- La subrogation ne peut être exercée qu'à concurrence de l'indemnité payée.
- Elle confère à l'assureur une créance privilégiée.

- L'assureur n'est pas obligé d'exercer la subrogation. Ce n'est qu'une simple faculté dans la mesure où il est libre d'y renoncer.

Juridiquement fondée, la subrogation débouche inéluctablement sur l'exercice du recours contre les tiers responsables des dommages et pertes.

CHAPITRE II - LE RECOURS

Le transport maritime s'effectue en plusieurs étapes et plus d'une partie y est impliquée. Aussi du fait des risques inhérents au transport maritime d'une part, d'autre part de la communauté d'intérêts entre les différentes parties concernées, il est généralement admis que les charges des risques de transport soient réparties entre tous ceux qui, de près ou de loin ont une part de responsabilité dans les expéditions maritimes.

C'est pourquoi l'exercice du recours qui intervient après le règlement des avaries et pertes, débute toujours par la recherche des responsables des sinistres. Cette recherche s'effectue à partir de l'analyse des documents qui ont été exigés de l'assuré au moment de l'ouverture du dossier sinistre. (cf. Section I du chapitre I de la 1ère partie).

En effet, à l'aide des différentes pièces et des réserves formulées à chaque réception, il sera aisé d'apprécier la variation de l'état des facultés entre leur embarquement et leur débarquement.

L'étude du recours sera axée autour de son fondement juridique et de son processus.

SECTION I : FONDEMENT JURIDIQUE DU RECOURS

Le recours de l'assureur contre les tiers est juridiquement fondé sur leur responsabilité civile et l'institution de droit en l'occurrence la subrogation. (cf chap. I 2ème partie).

A- LA RESPONSABILITE CIVILE DES TIERS

Il s'agira ici d'étudier les responsabilités qui peuvent être imputées au transporteur, à l'acconier, aux transitaires, principaux intervenants dans le transport maritime.

1- Cas du transporteur

La responsabilité du transporteur est régie par la convention de Bruxelles du 25 Août 1924. C'est un protocole d'accord entre les pays signataires pour harmoniser leur législation en matière de connaissance. Tenu d'une obligation de résultat, il pèse sur le transporteur, une présomption de responsabilité en cas de dommages et pertes affectant les facultés par lui transportées.

a) - La présomption de responsabilité du transporteur

Le cadre juridique de la présomption de responsabilité du transporteur est de façon générale définie par les articles 1784 du Code Civil, 27 de la loi française du 18 juin 1966 portant sur le transport maritime, 3 de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924.

Aux termes de ce dernier article par exemple, le transporteur est tenu avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité.

En ce qui concerne les opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de la garde et de déchargement, le transporteur est pleinement responsable d'une mauvaise exécution de celles-ci.

Cependant, si le transporteur est présumé responsable des détériorations subies par les facultés, le réclamant est tenu d'apporter la preuve de la réalité des dommages et de leur importance. Pour ce faire, le réclamant doit adresser des réserves écrites à son représentant au port de déchargement au moment de la livraison dans le cas des dommages apparents, et dans les 3 jours qui suivent la livraison, les jours fériés étant exclus, si les dommages ne sont pas apparents.

Si le réceptionnaire des marchandises ne formule pas de réserves, il sera alors présumé, sauf preuve contraire,

avoir reçu les marchandises à l'état sain. Dans ces conditions, il devra prouver que les détériorations et pertes se sont produites alors que les facultés étaient sous la garde du transporteur.

Responsable présumé des dommages et pertes, le transporteur peut néanmoins s'exonérer dans certains cas.

b)- Les cause d'exonération du transporteur

L'article 27 de la loi du 18 juin 1966 pose le principe d'une présomption de responsabilité : "le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise". Ensuite le texte prévoit une série de cas d'exonération, dont la preuve incombe au transporteur.

Au nombre de ceux-ci, on peut citer : (I)

- L'innavigabilité du navire si le transporteur prouve qu'avant et au début du voyage, il a mis le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.

- Les vices cachés du navire, c'est-à-dire ceux qui échappent à un examen vigilant.

- Le vice propre de la marchandise. Il s'agit d'une tare qui affecte la marchandise et la prédispose à se détériorer par le seul fait du transport.

- La faute du chargeur. Cela peut être le défaut d'emballage, le mauvais arrimage à l'intérieur d'un conteneur ou l'absence de marques.

- Les fautes nautiques du capitaine, du pilote, des marins ou des autres préposés du transport.

- Les grèves, lock-out, arrêts de travail lorsqu'ils sont la cause du dommage - par exemple lorsqu'une marchandise est avariée parce qu'elle n'a pas été déchargée à temps. ...

(I) Voir l'ARGUS du 18 - 9 - 1987 page 2185.

- L'incendie est libératoire, par le seul fait de sa survenance et de son rapport de causalité avec le dommage.

- Les faits constituant un événement non imputable au transporteur.

- Un acte d'assistance ou une tentative de sauvetage de vies ou de biens, en mer ou de déroutement.

2- Cas de l'aconier

L'aconier est une entreprise de manutention dont le rôle principal consiste à effectuer des opérations de chargement et de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôt. En outre l'aconier peut réaliser des opérations juridiques de réception ou de reconnaissance de marchandises avant embarquement, de gardiennage.

L'aconier peut agir soit pour le compte du transporteur, soit pour le compte du chargeur, soit enfin pour celui du réceptionnaire. Au vu des opérations qu'il peut réaliser, quel est le régime de responsabilité de l'aconier ?

a)- La responsabilité de l'aconier

L'aconier est responsable des dommages qui lui sont imputables. Sa responsabilité n'est engagée qu'en vers celui pour le compte de qui il opère.

Lorsqu'il effectue des opérations de manutention, il pèse sur lui une obligation de moyen. Dès lors, le demandeur doit prouver la faute de l'aconier qui est à l'origine des dommages.

Dans le cadre des opérations juridiques, par exemple celles de gardiennage, il est tenu de restituer les facultés telles qu'il les a reçues.

Au vu de ces dispositions, l'aconier a le devoir, lorsqu'il reçoit des marchandises, de formuler des réserves

nécessaires pour conserver les recours du réceptionnaire contre le transporteur. Il s'agit notamment :

- des réserves immédiates dans le cas des dommages apparents ;
- des réserves dans les trois jours dans le cas des dommages non apparents.

De façon générale, la responsabilité de l'acconier peut être mise en oeuvre en situant les dommages survenus aux marchandises dans le cadre des opérations de manutention propres à lui. Pour ce faire, il suffit de consulter le rapport d'expertise, le bordereau de livraison, les notes de colisage et de poids.

Il existe cependant des faits ou événements qui exonèrent l'acconier.

b)- Les causes d'exonération de l'acconier

Elles sont identiques à celles dont bénéficie le transporteur. Il s'agit notamment :

de la force majeure, du vice propre de la marchandise, des grèves, lock-out, incendie etc...

(cf article 53 de la loi du 18 juin 1966).

3- Cas du transitaire

Le transitaire est un auxiliaire de transport. Il opère pour le compte d'un mandant. Son rôle consiste essentiellement à recevoir les marchandises, assurer leur garde, leur conservation puis leur réexpédition au réceptionnaire. A cet effet, le transitaire doit prendre toutes les mesures appropriées pour assurer leur bon état.

Dès la livraison des marchandises, le transitaire est tenu de vérifier leur état, leur poids, leur volume. Il lui faut le cas échéant, faire constater les avaries apparentes en formulant des réserves. Ces dispositions ont pour but de préserver le recours de son mandant.

La responsabilité du transitaire peut être engagée s'il n'observe pas ses obligations. Mais pour avoir gain de cause, le réclamant doit non seulement fournir la preuve des avaries, mais également la faute du transitaire.

A l'instar du transporteur et de l'acconier, le transitaire peut être exonéré dans les mêmes circonstances que celles ci-dessus indiquées.

La responsabilité des principaux intervenants dans le transport maritime ne peut être engagée sans borne. En effet, leur responsabilité a des limites qu'il convient d'exposer.

B- LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DES TIERS

La limitation des responsabilités des tiers s'apprécie aussi bien en valeur que dans le temps.

1- La limitation de la responsabilité en valeur

L'assureur qui exerce son recours contre les tiers responsables peut se voir opposer par ces derniers une limitation de responsabilité.

Par exemple le transitaire peut limiter sa responsabilité à un certain montant. Mais la clause de limitation de responsabilité ne sera opposable aux usagers que si elle a été connue et acceptée par eux.

En ce qui concerne le transporteur, il n'a droit à la limitation légale de responsabilité que si la valeur des facultés transportées n'a pas fait l'objet d'une déclaration expresse sur le connaissement. Dans le cas contraire, il doit indemniser l'assuré à concurrence de la valeur déclarée.

La limitation de responsabilité du transporteur peut s'appliquer :

- Par colis dans le cas de marchandises emballées.
- Par unités pour les marchandises chargées en vrac.

En l'espèce, il s'agit de l'unité de poids ou de mesure indiquée au connaissance : Kilogramme, tonne, hectolitre.

Aux termes de la loi française du 26 décembre 1986, l'indemnité que doit le transporteur ne peut excéder :

- Par colis ou unité 666,67 DTS
- Par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées : 2 DTS. (I)

La limitation ci-dessus ne concerne que les détériorations subies par les marchandises, y compris lorsque l'avarie des facultés transportées résulte d'un retard dans l'acheminement. Par contre lorsque le préjudice porte par exemple sur un trouble commercial ou même des pénalités sans incidence sur la marchandise elle même, le règlement doit être intégral.

Par ailleurs, aux termes de l'article 28 de la loi française de 1966, la limitation de responsabilité ne peut être invoquée par le transporteur, "s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement".

2- La limitation de la responsabilité dans le temps.

L'action en responsabilité contre le transporteur, l'acconier ou le transitaire se prescrit par le délai d'un an. En effet, selon une clause figurant au connaissance, toutes les réclamations relatives au contrat de transport maritime doivent être faites dans un délai d'un an:

On parle de prescription annale - c'est-à-dire à l'expiration du délai d'un an, le titulaire d'un droit ou d'une action (Assureur par exemple) à l'encontre d'un tiers (en général le transporteur) ne peut plus l'exercer.

Cependant, l'assureur peut interrompre le cours

...

(I) Voir l'ARGUS du 18 septembre 1987 page 2187

de la prescription en obtenant par écrit son report, ou en assignant le tiers responsable.

L'assureur peut aussi échapper à la prescription, lorsque le transporteur, l'acconier ou le transitaire étant responsables, il exerce un recours à leur encontre.

Après avoir indiqué le fondement juridique du recours, dans quelle mesure il peut être exercé, il convient maintenant d'en exposer le processus.

SECTION II : LE PROCESSUS DU RECOURS

Il consiste essentiellement en la détermination de son montant et de son suivi.

A- LA DETERMINATION DU MONTANT DU RECOURS

Il s'agit d'établir une facture de réclamation : c'est un document sur lequel sont décomptées les pertes. Pour y parvenir, la plupart des pièces qui ont permis de constituer le dossier sinistre de l'assuré, vont servir de base pour le recours de l'assureur. Elles favoriseront ainsi le calcul du montant dudit recours.

Ces pièces sont :

- Le connaissance
- Le rapport d'expertise
- Les notes de colisage et de poids. Elles permettent d'évaluer le dommage en kilogramme et par colis
- La facture d'origine : les recours sont toujours en valeur facture
- Le bordereau de livraison. Il permet de situer les dommages et les responsabilités
- Le certificat définitif de non livraison.

Si le recours porte à la fois sur des manquants partiels et des colis non débarqués, l'on établit deux factures de réclamation distinctes pour chacun des deux cas. Une fois qu'il a déterminé le montant du recours, l'assureur adresse une lettre de mise en cause aux tiers présumés responsables ; ce qui déclenche le suivi du recours.

B- LE SUIVI DU RECOURS

Par le biais d'un échange de correspondance, l'assureur subrogé dans les droits et actions de l'assuré, suit la position des présumés responsables.

Le suivi du recours peut donner lieu soit à un règlement amiable, soit à une procédure judiciaire.

1- Le règlement amiable

Il résulte de l'entente entre l'assureur et le tiers responsable. En effet, après un échange de correspondance, les deux parties peuvent se mettre d'accord sur un barème pour déterminer l'indemnité à verser à l'assureur : c'est le barème du règlement amiable.

Par exemple, en cas de non livraison des colis pour lesquels l'assureur a indemnisé l'assuré, le tiers responsable doit à l'assureur l'intégralité du manquant de la facture de réclamation.

Cependant, il peut arriver que le règlement amiable n'aboutisse pas. Dans ces conditions, le recours peut déboucher sur une procédure judiciaire.

2- La procédure judiciaire

En général, l'assureur recourt à la procédure judiciaire si :

- Le règlement amiable a échoué
- Le montant des réclamations est trop élevé par rapport aux dépenses engagées.
- Il y a une menace de prescription.

Lorsque le présumé responsable des dommages n'accepte pas un report d'échéance, l'assureur adresse à son avocat, le double du dossier recours, ainsi que les photocopies des reports de prescription. Par précaution, l'assureur peut demander

à son avocat d'assigner les différents intervenants au transport par exemple : le capitaine, l'acconier, le transitaire.

L'assignation du capitaine s'explique par le fait que le transporteur ne garantit pas ses fautes nautiques. En l'espèce, le capitaine doit en répondre personnellement.

L'avocat est tenu de suivre l'affaire jusqu'à la décision finale des juges.

En définitive, lorsque le recours est exercé, seul le sort final qui lui est réservé clôt le dossier sinistre qui a été ouvert à l'occasion d'un événement dommage couvert.

CONCLUSION GENERALE

Notre souci au cours de la présente étude a été de présenter un schéma de règlement des sinistres sur facultés dans ses aspects aussi bien techniques que juridiques.

Au terme de ladite étude, nos investigations nous ont permis de constater que :

- la hausse spectaculaire du volume de leur commerce extérieur et l'aggravation du déficit de leur balance commerciale ont amené certains pays en développement dont ceux de la CICA (Conférence Internationale du Contrôle des Assurances) à obliger les importateurs à couvrir leurs risques maritimes auprès des compagnies d'assurances locales. Ce qui a provoqué une augmentation des primes (voir annexe pour le Cameroun par exemple) et corrélativement une hausse sensible des sinistres ;

- de nos jours, non seulement les sinistres sont de plus en plus nombreux, mais se compliquent par leur variété et leur technicité ;

- de nombreux cas de vol, de pillages, d'avaries, de pertes, sont le plus souvent enregistrés dans les ports compte tenu d'une part de leur encombrement, leur congestion et d'autre part du fait qu'ils ne sont pas pourvus de services de surveillance, de sécurité et de matériels de manutention modernes.

Après ce constat, il nous est apparu nécessaire de nous interroger sur ce qu'il y a lieu de faire pour améliorer la gestion des sinistres sur facultés maritimes.

Précisons pour notre part que la gestion des sinistres ne consiste pas seulement à accorder ou à refuser la garantie promise à un assuré en cas de réalisation d'un événement dommageable.

En effet, en plus des considérations techniques et juridiques, il faut tenir compte de l'aspect commercial ainsi que la prévention des sinistres pour mieux gérer lesdits sinistres.

Pour ce qui est des considérations techniques et juridiques, nous suggérons ce qui suit :

Pour mieux maîtriser la gestion des sinistres, l'assureur doit proposer des garanties appropriées à ses clients, leur faire payer une prime convenable, c'est-à-dire ni trop basse, ni trop élevée, en un mot une prime concurrentielle.

En outre, la complexité et la variété croissantes des sinistres exigent que l'assureur soit formé, qu'il tienne ses connaissances à jour. Il doit suivre de plus près les usages internationaux en matière de transport maritime^{qui} évoluent ou sont sans cesse modifiés, plutôt que de s'en tenir à la lettre des polices d'assurances.

Une gestion saine des sinistres exige également une surveillance du portefeuille. Ainsi lorsqu'un contrat présente un déséquilibre technique, c'est-à-dire si le rapport sinistre + chargement est supérieur à 100, la prime afférant prime à ce contrat doit être majorée dans une certaine proportion.

Par ailleurs, la formulation des réserves par les intermédiaires de transport situe les responsabilités et permet à l'assureur d'exercer un recours contre les présumés responsables des sinistres.

Dans la pratique certains acconiers et transitaires, - soit n'ont pas le niveau de formation nécessaire pour formuler valablement et objectivement des réserves, - soit pour se protéger contre d'éventuelles réclamations, se réfugient derrière des réserves vagues, sans contenu précis.

Or les réserves vagues sont juridiquement inopérantes. En effet, elles rendent l'imputation des responsabilités difficile, voire impossible et par conséquent l'exercice du recours par l'assureur vain.

Pour pallier cette fâcheuse situation, les mesures ci-après seraient les bienvenues :

...

- d'une part la formation des intermédiaires de transport s'avérerait payante. Elle permettrait d'éviter les ambiguïtés et les contradictions dans les libellés des réserves. A cet égard, les assureurs devraient exiger que soit créé un comité chargé d'agréer les intermédiaires compétents, rompus aux usages du commerce international,
- d'autre part, les assurés sur les conseils de leurs assureurs doivent exhorter les auxiliaires de transport à collaborer davantage avec leurs partenaires (transporteurs, chargeurs) en exigeant le maximum d'informations sur les marchandises que ces derniers leur confient.

Au vu des considérations ci-dessus, nous estimons que l'assureur doit être prudent, s'assurer que la probabilité de récupérer une partie de ses débours est grande, avant d'engager tout processus de recours. Car si, aux frais de correspondance avec les présumés responsables, et le cas échéant les frais de justice que doit exposer l'assureur s'ajoute le déboutement, la charge de sinistre devient lourde. Ce qui est contraire à l'esprit même de l'exercice du recours.

Mais au-delà des principes techniques et juridiques, le gestionnaire des sinistres est tenu de prendre en compte l'aspect commercial.

C'est pourquoi l'assureur qui reçoit un dossier de réclamation doit l'examiner promptement. S'il le trouve complet et recevable, il aura intérêt à le régler rapidement et de façon satisfaisante. Pour ce faire, il lui faudra autant que possible :

- éviter les retards injustifiés dans l'expertise et la dispache,
- éviter les litiges et rechercher des règlements amiables de tout différend avec les assurés,
- bien plus et ce, malgré quelques irrégularités constatées au niveau d'un dossier, l'assureur peut décider d'indemniser son assuré. Une telle hypothèse est envisageable dans le cas d'un gros client ou dans celui d'un risque qui présente des résultats techniques très bons.

Ainsi l'assureur, autant il doit respecter la réglementation et les usages de la profession, autant de fois il devrait pour des raisons commerciales, être souple dans certains cas avec les assurés.

Ces mesures, à notre humble avis, sont de nature à réhausser l'image de marque de l'assurance. La gestion des sinistres, pensons-nous doit tendre vers cet objectif.

En ce qui concerne la prévention des sinistres, un rôle de premier plan peut être dévolu aux assureurs, surtout à ceux de certains pays de la CICA où l'assurance des facultés est rendue obligatoire.

Selon un vieil adage, "il vaut mieux prévenir que guérir". On pourrait paraphraser et dire en matière d'assurance, qu'il vaut mieux prévenir les sinistres que d'avoir à les payer.

Dès lors, les mesures ci-après, non exhaustives mais plutôt indicatives pourraient réduire la survenance et la charge des sinistres et par voie de conséquence rendre les opérations sur facultés maritimes des compagnies d'assurances plus rentables.

Pour y parvenir, les assureurs, les manutentionnaires, les transporteurs, les autorités portuaires, en relation avec les pouvoirs publics doivent créer une commission de contrôle de la manutention, du stockage, des mesures de sécurité et de l'état des emballages.

En effet, une part considérable de la sinistralité est imputable à des défaillances dans ces activités. Cette commission aura pour principale tâche de surveiller les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, leur stockage, leur entreposage, leur arrimage et leur gardiennage.

à inclure dans certains
Une amélioration des installations portuaires, des emballages, l'utilisation d'un équipement et des moyens de transport modernes ne doivent pas être négligés.

La création d'un tel organe, entièrement financé par les sociétés d'assurances locales permettra à terme d'atteindre les objectifs suivants. (I)

1°) - Pour le secteur des assurances :

- baisse des pertes et avaries dans les transports maritimes,
- amélioration des conditions de réassurance.

2°) - Pour l'économie nationale :

- réduction des primes d'assurance (fixation des taux compétitifs),
- livraison des marchandises aux destinataires dans de bonnes conditions ou du moins avec un minimum de pertes ou d'avaries,
- réduction des prix des produits importés.

Au total, nous soutenons que eu égard aux intérêts économiques et sociaux considérables en jeu dans le cadre du transport maritime, une saine gestion des sinistres sur facultés maritimes peut contribuer :

- d'une part à assurer une meilleure santé financière à une compagnie d'assurance,
- d'autre part au développement économique et social surtout des jeunes nations comme celles de la CICA.

(I) Voir conclusions de la 9e conférence des Assureurs africains du 29 Mai au 3 Juin 1982 (O.A.A.)

A N N E X E

EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA BRANCHE MARITIME
AVANT ET APRES LA LOI DE 1975 AU CAMEROUN

(en milliers de francs CFA)

EXERCICE	PRIMES D'ASSURAN- CES MARITIMES (encaissements nets)	T A U X D'EXPAN- SION	CHIFFRE D'AFFAIRES GLOBAL	% PAR RAPPORT AU C.A. GLOBAL
1970	297.892	0		
1971	393.759	32,18		
1972	383.203	- 2,68		
1973	511.376	33,45		
1974	405.079	- 20,79		
1975	547.162	35,08	7.000.296	7,82
1976	771.092	40,93	8.387.445	9,19
1977	1.568.677	103,44	10.836.882	14,48
1978	2.453.633	56,41	13.529.858	18,13
1979	3.179.054	29,57	14.801.378	21,48
1980	3.638.714	14,45	17.796.423	20,45
1981	4.331.179	19,03	22.239.419	19,48
1982	5.750.457	32,77	28.384.981	20,26
1983	5.105.243	- 11,22	30.951.115	16,49
1984	5.009.468	- 1,88	37.006.362	13,54

SOURCE : Sous-Direction du Contrôle des Assurances

Ministère des Finances de la République du CAMEROUN.

REMARQUES : Ce tableau indique clairement que l'obligation d'assurances sur facultés a donné un coup de fouet à l'accroissement du chiffre d'affaires des assureurs maritimes camerounais.

B I B L I O G R A P H I E

- 1- Le transport des marchandises par mer.
Loi du 18 Juin 1966 et décret du 31 Décembre 1966
Auteur : Francis SAUVAGE.
- 2- L'Assurance Maritime Française
deuxième édition
Auteur : JOHN PAUL GOVARE
- 3- Collection de l'Ecole Nationale d'Assurance
L'Assurance - Théorie - Pratique - Comptabilité
Editeur : ARGUS - Assurance Française, Tome 1, 1^{ère} édition.
- 4- Les 201 mots clé de l'Assurance
Auteur : Jean Pierre LAMBERT.
- 5- Assurance Transport en Afrique
Revue de l'IIA Juillet 1976 N° 3
- 6- Assurance Transport
Vers une diversification du marché français.
ARGUS du 18 septembre 1987.
- 7- La subrogation de l'assureur dans les droits et obligations de
l'assuré par l'indemnisation et ses implications : exemple du
sinistre sur facultés.
(Rapport de stage rédigé par Mr. PAMSY Albert)
- 8- Document de la 9e Conférence des Assureurs Africains tenue à
ADDIS-ABEBA du 29 Mai au 3 Juin 1982 (O.A.A.).
- 9- Les Avaries - Les Pertes ou manquants en Assurance Maritime
sur facultés
(Mémoire présenté par N'ZAGBA FOULOU Charles).