

021

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

BP 1575

Y A O U N D E

ASSURANCE ET EXPERTISE : L'IMPACT DE L'EXPERTISE
SUR LE REGLEMENT DE SINISTRE SUR FACULTES MARITIMES

M E M O I R E
présenté par
AIMÉ BEZO

EN VUE DE L'OBTENTION DU :
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.

PROMOTION
1988 - 1990
JUIN 1990

Sous la direction de :
Monsieur Michel KALLA DISSONGO
Docteur d'Etat en Droit
Docteur 3è cycle en droit
Maritime et Transports
UNIVERSITE - YAOUNDE

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

BP 1575

YAOUNDE

ASSURANCE ET EXPERTISE : L'IMPACT
DE L'EXPERTISE SUR LE REGLEMENT DE
SINISTRE SUR FACULTES MARITIMES

M E M O I R E
présenté par

AIMÉ BEZO

en vue de l'obtention du :

DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.

Promotion
1988 - 1990
JUIN 1990

Sous la direction de :
Monsieur Michel KALLA-DISSONGO
Docteur d'Etat en Droit
Docteur 3^è cycle en droit
Maritime et Transports.
Université de YAOUNDE

DEDICACE

La réussite d'un travail est perçue par le résultat obtenu. Je ne saurais me passer ici de tous ceux qui ont contribué de loin ou de près à mon épanouissement.

Je dédie cette oeuvre au Chef de l'Etat Centrafricain, Monsieur Le Président de la République, Le Général André KOLINGBA qui m'a ouvert une carrière dans un secteur qui m'était absolument inconnu comme celui des assurances.

A ma mère chérie, Elien Déby Anne, source de ma réussite.

A mon frère aîné, Monsieur BEZO Jean dont le souci a toujours été de faire de moi un grand Juriste.

A mon fils, Christian, né pendant cette période de formation à l'I.I.A.

A tous mes parents qui voient en moi l'expression de leur oeuvre.

BEZO AIME GUILLAUME

AVANT PROPOS

L'assurance maritime est un support important pour le commerce international devant l'énorme quantité de marchandises transportées par mer. Donner aux négociants la sécurité qu'ils recherchent, c'est soutenir la bonne marche des affaires.

L'intérêt du propriétaire de marchandises assurées est d'obtenir un règlement rapide en cas de sinistre. Le souci de l'assureur est de maintenir l'équilibre de son porte feuille. L'expertise apparaît comme l'instrument approprié pour poursuivre ce but en ramenant les dommages aux facultés à leur juste valeur. Cet aspect de l'assurance maritime sur facultés a reveillé notre sens critique.

Ce travail repose sur des éléments essentiellement pratiques, guidé par une étude à DOUALA auprès de l'Agence AMACAM d'un certain nombre de cas de règlement de sinistre sur facultés maritimes et par des contacts avec quelques experts de la place (1).

Nous nous félicitons pour le parachèvement de cette oeuvre de l'entier dévouement de notre Directeur de mémoire, Monsieur KALLA DISSONGO Michel, Docteur d'Etat en Droit, Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Economiques de l'Université de YAOUNDE, quant à la qualité de l'encadrement matériel et à la rigueur intellectuelle qu'il nous a fournies. Nos remerciements vont à l'endroit de Monsieur EKUNU, Directeur Technique de l'Assurance AMACAM du Cameroun pour sa bonne collaboration et Monsieur KWEMO, Président du Groupement des experts automobiles et en avaries diverses du Cameroun pour l'utilité de ses renseignements. Nous nous excusons auprès de tous ceux qui ne trouvent pas ici leurs noms et de l'imperfection que pourrait receler cette oeuvre.

(1) Monsieur NGANDO, Expert en automobile et en avarie maritime (DOUALA).

Monsieur KWEMO, Président de l'Association des Experts du Cameroun (DOUALA).

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : Les modes d'intervention de l'expert.

CHAPITRE 1 : Les expertises privées.

SECTION 1 : L'expertise amiable

§ 1 : Fondement

§ 2 : Fonctionnement

SECTION 2 : L'expertise officieuse

§ 1 : Désignation

§ 2 : Pouvoirs et intérêts

CHAPITRE 2 : L'expertise judiciaire

SECTION 1 : Statut

§ 1 : Nomination

§ 2 : Fondement

SECTION 2 : Les notions voisines

§ 1 : Les consultations

§ 2 : Les constatations

INTRODUCTION

L'assurance tire sa source du prêt à la grosse aventure en matière de transport maritime (1). Dans l'antiquité les chameliers mésopotamiens repartissaient entre eux le dommage lorsqu'un membre du groupe perdait un de ses chameaux. Les légionnaires romains jouissaient d'une sorte de mutuelle permettant de couvrir les frais de changement de garnison. De même les navigateurs phéniciens avaient organisé le régime des avaries communs que connaît de nos jours, le droit maritime.

Il faut attendre le moyen âge pour voir apparaître une sorte de préassurance avec le prêt à la grosse aventure où le banquier finançant une expédition n'était pas remboursé en cas de perte du navire. Par contre, il participait au profit réalisé par l'expédition en cas de bonne arrivée. L'assurance maritime proprement dite est née dans les ports italiens qui connaissaient une intense activité commerciale au XIVe siècle. Tandis que l'assurance terrestre fit son apparition en 1666 à la suite du grand incendie de Londres où près de 15.000 maisons brûlèrent.

L'assurance est définie sur un plan juridique comme un contrat. Elle est perçue comme *"une convention par laquelle, moyennant une prime, les assureurs répondent d'un dommage ou encore contrat par lequel un assureur garantit à l'assuré moyennant une prime ou une cotisation, le paiement d'une somme déterminée"*. Mais un autre courant de pensée attribue à l'assurance un caractère technique. Selon la conception technique de l'assurance, celle-ci apparaît 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 autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique"*.

(1) Roger BOUT, *Droit des Assurances*, P.U.F. Pages 3 - 4.

Il faut également ranger dans ce courant doctrinal A. Chaufton qui définit l'assurance comme la technique de compensation des effets du hasard sur le patrimoine de l'homme par la mutualité organisée suivant les lois de la statistique(2).

Dans les assurances de capitaux, l'assureur promet le paiement d'une somme en cas de survenance du sinistre. Il s'agit du versement de la somme stipulée au contrat soit sous forme de rente, soit sous forme de capitale. Par contre en assurance de dommage, l'assureur ne répond que des pertes réellement subies par l'assuré ou à la charge de l'assuré. L'indemnité à payer par l'assureur ne peut dépasser lesdites pertes. L'assureur doit remettre l'assuré ou la victime dans l'état où il était avant la survenance du sinistre.

L'assurance de dommage permet à l'assuré de conserver l'équilibre de son patrimoine. C'est là que réside l'intérêt principal de l'assuré. Pour remettre l'assuré dans son état initial l'assureur doit bien évaluer la perte subie. La mauvaise évaluation entraîne une sousévaluation du montant du dommage préjudiciable à la victime soit une évaluation en hausse gonflant anormalement les charges de l'assureur.

L'opération d'expertise permet à l'assureur de bien évaluer le sinistre survenu dans son portefeuille. L'expert détermine l'origine, la consistance, la valeur des dommages et les réparations nécessaires. L'expertise relève d'une profession libérale (3). Le rôle de l'expert est important dans la détermination des préjudices matériels. Pour Monsieur Henri Margeat, l'expert est celui qui est versé dans la connaissance d'une chose par la pratique. C'est un *"technicien qui, en raison de ses connaissances, est capable d'embrasser l'avant et l'après à l'occasion d'un événement donné"* (4).

(2) A. Chaufton, *Les assurances*, Page 341.
L.A.S. N° 1, Page 15 Noupadja. D.E.TUIMAGA
Roger Bout, P.U.F. Page 9, *Droit des assurances*.

(3) SINTES, *Président de la Chambre Nationale des Experts de France*,
L'ARGUS N° 5645, 6/6/85, Page 1334

(4) Henri Margeat, *Assureur Africain* N° 3, Page 8.

Important auxiliaire de l'assureur, l'expert intervient de plusieurs manières. Il peut opérer dans le cadre d'une transaction amiable entre les intéressés. De même encore il peut prêter ses services à un particulier qui entend conserver une preuve. Il n'est pas exclu également que le juge requiert les prestations d'un expert pour asseoir sa conviction. Certaines mesures d'instruction ordonnées par le juge s'identifient à l'expertise. C'est le cas des constatations des consultations.

L'intervention de l'expert est dense dans le domaine de l'assurance des facultés transportées par voie maritime. Les conditions particulières des contrats d'assurance maritime des facultés font toujours mentions de l'expert habilité à intervenir en cas de sinistre. Le transport maritime des facultés étant un support réel du commerce international, où 80 % des importations et exportations passent par la voie maritime. L'expertise, tout en améliorant la qualité du porte feuille de l'assureur, participe directement à l'essor du commerce. La fiabilité de l'expertise est altérée par la fraude. Elle est confrontée au problème de qualification, ce qui exige une formation adéquate pour la branche d'activité où il opère. L'exercice de la profession mérite une attention de la part du consommateur des services de l'expert qui est l'assureur et les pouvoirs publics.

PREMIERE PARTIE : LES MODES D'INTERVENTION DE L'EXPERT.

En matière de transport maritime de marchandises, l'expert apparaît comme un intervenant privilégié. Le contrat d'assurance précise toujours l'expert compétent en cas de sinistre. Dans les faits il est permis que l'assuré produise une expertise faite par un technicien différent de celui désigné au contrat. Les cas d'expertise judiciaire se font rares. Les commerçants impliqués dans le transport maritime des marchandises préfèrent l'expertise privée à la faveur de la rapidité des transactions commerciales.

CHAPITRE 1 : Les Expertises Privées

L'expertise peut être analysée en matière de transport des marchandises par voie maritime comme l'opération de la détermination de la cause, de l'étendue, du coût des dommages aux facultés, et des réparations à effectuer suite à un événement notamment un sinistre, accomplie par un technicien. L'expertise est dite privée lorsqu'elle ignore l'intervention du juge. L'expertise faite à la demande d'une partie intéressée prend le nom d'expertise officieuse. Mais lorsque l'expert intervient à la demande des deux parties, il s'agit d'une expertise amiable.

SECTION 1 : Expertise amiable

L'expertise amiable est un éclaircissement apporté par un ou plusieurs techniciens sur la base de la volonté commune des parties. Elle a un fondement propre et un mode de fonctionnement spécifique.

§ 1. Fondement

L'expertise amiable a le mérite de relever du libre arbitre des parties. La volonté commune des parties commande le recours à sa mise en oeuvre.

Les parties s'obligent à se soumettre à l'expertise sur la base de leur propre volonté. L'expertise amiable a un fondement strictement moral. Les intéressés y ont recours après accord préalable (5). Jacques Voulet souligne que "l'expertise amiable a lieu à la suite d'un accord entre les parties".

Ce mode de règlement privé est très usité par les assureurs de facultés maritimes. L'intérêt que porte l'assureur à ce type de règlement relève du fait que l'intervenant est connu au préalable. Le doute n'est donc pas permis sur ses qualités et aptitudes professionnelles. Pratiquement les assureurs collaborent presque toujours avec les mêmes techniciens avec lesquels ils sont liés par des relations d'affaires. Les mêmes noms reviennent dans les conditions particulières des contrats comme constaté à l'Agence AMACAM de DOUALA.

S'il faut affirmer que l'expertise amiable a lieu à la suite d'une convention des parties, il faut également préciser à quel moment cet accord doit intervenir.

En effet, l'expertise amiable exige un accord qui peut intervenir avant tout litige. Les parties s'engagent simplement à faire appel à un homme de l'art en cas de difficulté éventuelle. Il s'agit d'une précision. Mais l'expertise amiable peut également se fonder sur un mutuel consentement échangé à l'occasion d'un litige. Les parties conviennent de réquérir les services d'un expert parce qu'elles sont divisées par un différend actuel. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait procès pendant devant le tribunal.

§ 2. Fonctionnement

Comme présentée plus haut, l'expertise amiable respecte l'autonomie de la volonté des parties. On retrouve souvent dans les polices d'assurances des dispositions faisant appel à l'expertise amiable en cas de désaccord des parties sur le montant de l'indemnité, ce qui est constaté par Jacques Voulet lorsqu'il dit

(5) Jacques Voulet, *Pratique des Expertises judiciaires*, Page A11.

"c'est ainsi que fréquemment les polices d'assurance prévoient qu'en cas de sinistre si les parties ne peuvent tomber d'accord sur le montant de l'indemnité, on aura recours à une expertise amiable" (6).

L'expertise amiable n'est pas soumise aux dispositions du Code de procédure civile réglementant l'expertise judiciaire. L'expert amiable est désigné par les parties. Il peut être nommé dans le contrat. L'acte peut également se contenter de prévoir seulement les modalités de nomination de l'expert. Ainsi les parties peuvent se réserver le pouvoir de désigner chacune son propre expert. L'expert amiable représente la partie qui l'a nommé. Il est de ce fait le mandataire même de la partie, auteur de sa désignation, laquelle partie doit préciser l'objectif à atteindre par l'expert.

Il sera question de déterminer les avaries aux facultés, leur cause et montant. Lorsqu'il y a remise en état de tout ou partie des objets assurés, l'assureur règle le coût approuvé de la réparation par le commissaire d'avarie. La freinte de route n'est jamais remboursée.

L'expert est rémunéré par voie d'honoraire. Les honoraires sont supportés par parts égales lorsque l'expert a été communément élu par les parties. Lorsqu'il s'agit pour chaque partie de choisir son propre expert celle-ci en supporte seule entièrement les frais. Dans les faits les frais d'expertise supportés par l'assuré lui sont toujours remboursés par l'assureur. Ce qui revient à dire qu'il appartient à la Compagnie de faire face aux frais d'expertise. Cela peut être dû au fait qu'elle a désigné l'expert dans le contrat ou un geste commercial en faveur d'un gros client. Ainsi la Compagnie rembourse les frais d'expertise payés par le client alors même que l'expert qui a procédé aux opérations n'est pas celui visé au contrat. Devant la concurrence sur le marché, la Compagnie a tout intérêt à ne pas perdre les clients potentiels. Ce qui justifie des gestes de ce genre effectués en marge des dispositions contractuelles.

(6) Jacques Voulet, *Pratique des Expertises judiciaires*, Page A11.

Si l'expertise privée englobe l'expertise amiable et l'expertise officieuse, la première se différencie fondamentalement de la seconde par le fait qu'elle prend sa source dans une convention des parties.

SECTION 2 : Expertise Officieuse

L'expertise est dite officieuse lorsqu'elle est effectuée à la demande unilatérale d'une partie. Elle vise essentiellement à éviter le dépérissement d'une preuve. Les constatations et les conclusions de l'expert officieuse sont généralement destinées à être produites en justice. Elle permet à la partie qui y a intérêt d'apprécier ses capacités financières et l'opportunité d'une action en justice. L'expertise officieuse est surtout caractérisée par le mode de désignation de l'expert alors même que ce dernier a les mêmes attributions que l'expert amiable.

§1. Désignation

L'expert officieux est désigné par la partie qui y a intérêt. Son choix relève du libre arbitre de la partie qui estime nécessaire de recourir aux prestations de l'expert. Il s'agit d'un acte purement unilatéral. Il n'est pas nécessaire que le technicien désigné figure sur la liste des experts sans préjudice des cas particuliers prévus par la loi.

L'expertise officieuse peut intervenir avant tout litige. Monnaie courante en matière automobile, où les Compagnies d'assurance mandatent des experts, rémunérés par elles, pour constater l'état des véhicules accidentés ou de la victime. Elle s'applique en matière de faculté maritime dès lors que l'assuré passe outre les dispositions contractuelles. Il s'agit d'une expertise à caractère conservatoire. Les frais d'expertise étant remboursés lorsqu'elle est faite à la diligence de l'assuré.

S'il est admis que l'expertise peut intervenir avant tout litige, il n'est pas exclu qu'elle puisse être administrée à l'occasion d'une instance déjà pendante devant le tribunal. Une partie peut rapporter la preuve devant le tribunal, du bien fondé de ses prétentions en s'appuyant sur une expertise. Il s'agit pour la partie diligente de soutenir ses prétentions à partir de l'avis donné par l'expert. L'expertise officieuse peut également avoir lieu en dehors de tout litige. Elle donne à l'expert désigné les mêmes pouvoirs que l'expert amiable. Elle présente un intérêt considérable pour le commerçant qui est l'assureur.

§2. Pouvoirs et intérêt.

L'expertise officieuse est un acte posé unilatéralement par une partie qui y a intérêt. Elle est donc strictement personnelle. Ce qui confère à l'expert élu, la qualité de mandataire de la partie auteur de sa désignation. Elle doit préciser la mission de l'expert.

En effet, l'expert officieux est chargé d'une mission consistant à émettre un avis technique sanctionné par la rédaction d'un rapport. Le rapport d'expertise officieuse peut être valablement versé au débat et le juge est tenu de répondre aux moyens tirés audit acte et invoqués dans les conclusions sous peine de voir son jugement infirmé ou son arrêt en courir cassation. L'expertise officieuse présente un intérêt intrinsèque.

Elle consacre une pleine manifestation libre de la volonté personnelle. Elle facilite en outre les transactions amiables. Elle permettrait à l'assureur de payer un montant arrêté par lui sur la base d'une évaluation faite par son propre expert. Mais en matière d'assurance des facultés maritimes, l'expertise est produite dans la plus part des cas par l'assuré à l'appui de sa réclamation.

En conséquence, l'expertise officieuse échappant à la règle de la contradiction permet à l'assureur de vite régler les droits de l'assuré ou de la victime. Il faut ici se garder de penser que l'expertise officieuse ne peut faire l'objet de débat contradictoire devant le juge.

En définitive, l'expertise officieuse est facile à mettre en oeuvre. Elle répond mieux aux attentes de l'assureur dont le souci est de supporter une charge de sinistre modeste. Le procédé d'expertise amiable est plus lourde avec les exigences d'accord de volonté ou de consentement suivies de l'application de la règle de la contradiction. En plus d'emblée on peut se trouver dans le domaine de l'arbitrage lors que les parties s'engagent par convention à se soumettre aux dires de l'expert qui dans ce cas a un pouvoir juridictionnel. Lorsque Le Président du Groupement National des Experts Automobiles et d'Avaries diverses du Cameroun affirme que l'expert commis peut dans ses investigations se prononcer sur la responsabilité des intervenants dans la chaîne de transport notamment le chargeur expéditeur, transporteur, réceptionnaire, dépositaire, on peut penser à l'arbitrage (7). Mais cela doit être mis sur le compte des considérations pratiques lorsque le juge ordonne l'expertise afin d'asseoir son intime conviction ou se trouve dans le cas de l'expertise judiciaire.

(7) Monsieur KWEMO, Président du Groupement des Experts Automobiles et d'Avaries Diverses à DOUALA - avis personnel.

CHAPITRE 2 : Expertise Judiciaire.

Le juge saisi d'un litige portant sur la quantification d'un préjudice, notamment les avaries aux marchandises transportées par mer, tendant à la réparation ou au désintéressement de la victime à savoir le propriétaire des facultés maritimes, recourt souvent à un homme de l'art pour toute évaluation. La mise en oeuvre de cette technique d'évaluation judiciaire s'insère dans les mesures d'instruction susceptibles de gouverner la décision à intervenir entre les parties au procès. L'expertise judiciaire, à la différence des expertises extra-judiciaires, obéit aux règles du Code de procédure civile.

Certaines mesures ordonnées en justice, afin de permettre au juge d'asseoir sa décision sur la base d'une détermination exacte du quantum de responsabilité ou du montant du préjudice ou de l'étendue du dommage subi, se rapprochent de l'expertise judiciaire. Il s'agit des consultations et des constatations.

SECTION 1 : Statut

L'expertise judiciaire relève des règles du Code de procédure civile. Elle est destinée à éclairer le juge. De ce fait elle bénéficie d'un fondement purement juridictionnel.

§ 1. Nomination

Le juge choisit librement l'homme de l'art qui lui convient lorsque ce dernier présente les qualités intellectuelle et professionnelle requises. Il n'est fait aucune distinction entre personne physique et personne morale.

Le principe de la liberté de choix a été consacré par l'article premier de la loi du 29 Janvier 1971. La règle est réaffirmée par l'article 232 du Code de procédure civile qui dispose : *"le juge peut commettre toute personne de son choix pour l'éclairer... par une expertise sur une question de fait qui requiert les lumières d'un technicien"*.

Cependant à la liberté de choix laissée par le législateur au juge qui n'est autre chose qu'un attribut de sa souveraineté, les usages admettent certaines limites. Ainsi le juge choisira l'expert figurant sur la liste nationale établie par la Cour de Cassation ou sur la liste de la Cour d'Appel.

Au Cameroun, il suffira à l'expert d'être agréé par l'Etat pour prétendre intervenir auprès des tribunaux.

L'inscription du technicien sur la liste des experts est soumise à certaines conditions posées par la loi du 31 Décembre 1974 en son article 2. Il s'agit de :

- conditions de capacité notamment il faut une expérience professionnelle raisonnable selon la branche d'activité, être âgé de moins de 70 ans et n'avoir pas été déclaré en faillite.
- conditions de moralité : absence de condamnation pénale.

§ 2. Fondement

L'expertise judiciaire a un fondement purement juridictionnel. Elle relève de la nécessité pour le juge d'être éclairé sur certains aspects d'ordre technique des prétentions des parties. Elle a pour seul but d'apporter au juge la lumière dont il a besoin. Elle doit aider à l'administration d'une bonne justice.

Cette considération justifie que le juge de la mise à l'état soit habilité dans ses investigations sur la recherche de la vérité à nommer un expert. Car le juge de la mise à l'état a pour mission principale de mettre l'affaire en état d'être jugée, à l'audience, devant le Président du tribunal. S'il est admis qu'une expertise judiciaire est ordonnée en première instance, il n'est pas exclu qu'elle puisse intervenir au deuxième degré à savoir décidée en Appel.

L'expertise peut être ordonnée lorsqu'elle est demandée par une partie soit dans le silence des parties, la décision prescrivant l'expertise doit préciser sa mission. Cette mission est exécutée sous les regards du magistrat qui a ordonné la mesure.

L'expert demeure libre de ne pas accepter la mission qui lui a été confiée. Car tout retard ou inexécution entraîne sa responsabilité, en l'absence de motifs valables, envers la partie lésée.

L'expertise judiciaire a les mêmes sources que les consultations et les constatations. Ces dernières relèvent du même article 232 du Code de procédure civile. Comme mesures ordonnées par le juge elles se rapprochent de l'expertise judiciaire par leur origine mais s'en séparent par leur fonctionnement.

SECTION 2 : Les notions voisines

Il s'agit essentiellement des consultations et des constatations.

§ 1. Les Consultations

Prévue à l'article 232 du Code de procédure civile, son mode de fonctionnement est réglementé par les articles 256 et suivants. Lorsqu'il subsiste un point d'ombre qui, par sa simplicité n'exige pas de recherches approfondies, le juge peut ordonner une consultation. La consultation est verbale. Mais le juge peut exiger qu'elle soit écrite.

La consultation, mesure d'instruction, se distingue de celle faite auprès d'un technicien (professeur de droit ; avocat). La consultation a l'avantage d'être moins lourde par son fonctionnement.

A la différence des consultations, les constatations obligent le technicien à descendre sur les lieux.

§2. Les Constatations

Lorsque le juge s'estime insuffisamment éclairé sur les faits, il peut commettre une personne de son choix chargée de les constater. Il s'agit d'une opération portant sur des faits purement matériels.

A la différence de la consultation et de l'expertise, le constatant n'a aucun avis à donner. Il doit seulement constater les faits. Le juge qui désigne un constatant indique s'il doit conclure par écrit ou verbalement. Les honoraires du constatant incombent à la partie qui a perdu le procès.

Pratique courante en matière de transport maritime des marchandises, à la différence de la consultation, la constatation est la partie essentielle de l'expertise et figure dans le rapport en pièce écrite. Elle retrace la marque, le numéro et la désignation des facultés transportées ainsi que les avaries survenues.

La procédure d'expertise est pratiquée en matière de dommage aux marchandises transportées par voie maritime très largement. L'expert compétent est presque toujours désigné dans les conditions particulières du contrat. Il s'agit de l'expertise amiable qui fait la règle. Mais ces dispositions contractuelles ne sont pas toujours respectées à la faveur des règlements commerciaux. L'expertise judiciaire bien rare dans la pratique n'intervient qu'incidemment. Car les litiges en la matière sont peu nombreux sinon inexistants. En plus, une étude sur 42 dossiers de sinistre en a chance des facultés maritimes ouverts entre 1982 et 1987 aucun règlement judiciaire n'a été relevé. Toutefois la constatation s'avère être une phase non négligeable dans la procédure d'expertise (8). Il faut reconnaître qu'en matière de transport sur facultés maritimes, les consultations demeurent sans intérêt pratique.

(8) Il s'agit d'une constatation non ordonnée par le juge. C'est plutôt une phase de l'expertise maritime même privée.

DEUXIEME PARTIE : La Contribution pratique de l'Expert au règlement de sinistre sur facultés maritimes.

CHAPITRE 1 : La consommation de l'expertise

SECTION 1 : Le champ d'intervention

§ 1 : La détermination du dommage aux marchandises

§ 2 : Le rapport d'expertise

SECTION 2 : La fraude

§ 1 : La fraude des assurés

§ 2 : La fraude des techniciens

CHAPITRE 2 : Les carences de la matière

SECTION 1 : Le problème de qualification

§ 1 : La formation

§ 2 : Le palliatif

SECTION 2 : Le problème de réglementation

CONCLUSION GENERALE

_____0000000_____

DEUXIEME PARTIE : LA CONTRIBUTION PRATIQUE DE L'EXPERT AU REGLEMENT DE SINISTRE SUR FACULTES MARITIMES.

L'assurance est dans une grande mesure contrôlée localement. Le seul domaine dans lequel les assureurs locaux ne bénéficient pas du premier choix est celui de l'assurance maritime des facultés (9). Elle peut être souscrite soit dans les pays d'exportation, soit dans celui d'importation.

La garantie offerte par l'assureur court depuis la sortie des marchandises du magasin de l'assuré au point extrême de départ et cessent au moment où elles entrent dans le magasin du destinataire. Les marchandises transportées sont exposées aux dommages de plusieurs sortes. Le règlement du sinistre tient compte de l'étendue de la garantie souscrite. L'assurance maritime est le moyen privilégié pour la protection des propriétaires des marchandises.

Le souci de tout négociant est de ne pas supporter des pertes financières susceptibles de nuire à ses affaires. La perte assurée fait l'objet d'indemnisation de la part de la Compagnie d'assurance dont la préoccupation demeure la réduction du coût des sinistres.

L'assurance maritime sur facultés, comme toute assurance de dommage, obéit au principe indemnitaire. L'assureur doit payer la juste valeur des pertes pour remettre l'assuré dans sa situation initiale sans gain ni perte. Devant la diversité et la complexité de la composition des marchandises acheminées chaque jour par voie maritime, le service de l'expert est un moyen privilégié pour la quantification du préjudice.

L'indemnité versée par l'assureur est récupérée auprès du tiers responsable qui est presque toujours le transporteur assujetti à une obligation de résultat. Comme toute activité économique, l'assurance maritime des marchandises n'est pas à l'abri de la fraude.

La qualité de la prestation de l'expert est largement tributaire de sa formation. D'où pour garantir la bonne qualité de sa prestation, une bonne réglementation de la procédure d'agrément ou d'accès à la profession ne doit pas être perdue de vue.

(9) C.N.U.C.E.D., Colloque de DOUALA, Mai 1989, Page 5.

CHAPITRE 1 : La Consommation de l'expertise.

Le recours de l'assureur à l'expertise pour la détermination des dommages causés aux marchandises à l'occasion du transport par mer revêt un caractère technique. L'expertise permet à la Compagnie d'assurance de supporter une charge de sinistre modeste avec pour conséquence de dépasser les cas de fraude.

SECTION 1 : Le Champ d'intervention.

A l'exclusion des dommages corporels, l'assurance maritime sur facultés ne couvre que les dommages aux marchandises dans la limite de la garantie qui a été souscrite. Dès lors, l'intervention de l'expert est circonscrite à cette catégorie de dommages.

§ 1. La Détermination du dommage aux marchandises

Pour être dédommagé consécutivement aux dommages subis par ses marchandises, le propriétaire doit présenter à l'assureur, sa réclamation avec la preuve desdits dommages. Cette preuve est souvent rapportée par voie d'expertise.

En effet, pour l'assureur, l'expert a un rôle moteur dans la détermination des dommages aux facultés. Il n'est autre chose qu'un instrument de quantification de sinistre au service du consommateur qui peut être l'assureur dont la garantie est en cause, le transporteur dont la responsabilité peut être engagée du fait qu'il est tenu de livrer les marchandises dans l'état où il les a reçues et le propriétaire dont le patrimoine a connu les pertes.

L'expertise est une profession libérale. La saisine de l'expert est libre. Lorsqu'il a été désigné par le tribunal, la notification à l'expert de la décision ordonnant l'expertise s'impose.

L'intervention de l'expert en vue de la spécification des avaries aux marchandises transportées suit certaines étapes. La modalité d'intervention est fonction de la nature de la marchandise. Ainsi les marchandises transportées dans les cales frigorifiques doivent immédiatement être enlevées sous pallant. L'expert est alors appelé à être présent lors des opérations de déchargement des marchandises à l'arrivée ; c'est notamment le cas des denrées périssables qui ne peuvent séjourner au port après déchargement.

Pour les produits de sacherie, les opérations de déchargement et de mise en magasin sont effectuées sous la responsabilité de l'aconnier, consigné dans le manifeste de débarquement. Lorsque l'expertise a été requise par l'assureur, elle commence dès l'arrivée du navire par l'inspection des cales, pour rendre compte des conditions dans lesquelles les marchandises ont voyagés (10). L'inspection des cales est suivie par le pointage (11). La constatation contradictoire des avaries lors de l'enlèvement des marchandises est la dernière étape de cette procédure corroborée par la rédaction d'un rapport.

Comme décrite ci-dessus, l'expertise permet d'éviter la moindre faille dans l'évaluation des dommages aux marchandises transportées. Ceci en vue de ramener les dégâts subis par les marchandises à leur juste valeur. Ce travail de précision est axé sur la confection d'un rapport d'expertise qui doit être l'image de la stricte réalité. Le côté matériel de cette tâche est battue en brèche dans le cadre d'expertise judiciaire. Dans la procédure judiciaire, l'expert raisonne à base de données abstraites (12).

(10) - avis expert maritime, Mr NGANDO, vérifier cas de mouille par eau de mer ou de pluie.

(11) - détermination de la quantité des marchandises à l'arrivée.

(12) La lenteur de la procédure judiciaire a pour conséquence que l'expertise a lieu longtemps après l'enlèvement des facultés. Lesdites marchandises parfois n'existent plus à la date des opérations d'expertise.

§1. Le rapport d'expertise

En assurance I.A.R.D., de manière unanime, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans les cinq jours à partir du moment où il a eu connaissance. Ce moment de connaissance du sinistre peut coïncider avec le jour de sa survenance. Ce délai est réduit à deux jours pour le vol. Mais en matière d'assurance maritime sur facultés, l'assuré doit, en cas de sinistre, lors de l'arrivée des marchandises au port de destination, réquérir les services d'un commissaire d'avaries ou d'un expert aux fins d'expertise. Il s'agit d'une norme contractuelle.

La réclamation est présentée ultérieurement. Elle comporte l'original de la police d'assurance, une copie des factures des marchandises, le titre de transport et le rapport d'expertise. L'expert rédige un seul rapport qui doit être un tout suffisant, clair, précis, objectif et impartial.

Le contenu du rapport d'expertise doit donner des indications sur le demandeur, l'armateur, les conditions d'assurance, le navire transporteur, le lieu et la date d'expertise, l'état et la nature des marchandises, la source, l'étendue et le coût des avaries constatées et éventuellement le compromis entre le transporteur et le réceptionnaire.

En pratique, le rapport d'expertise en avarie des marchandises transportées par voie maritime se compose d'un certain nombre de pièces écrites notamment une fiche de constatation, un certificat d'avarie, un bordereau de route, un bordereau de livraison, une facture et la photographie éventuelle des dégâts apparents.

La fiche de constatation est établie par le commissaire d'avarie ou l'expert. C'est un état contradictoire descriptif des dommages, signé par l'expert, le transporteur et le réceptionnaire (13). Le certificat d'avarie, également établi par l'expert ou le commissaire d'avarie, reprend les mentions de la fiche de constatation, augmentées des indications sur le requérant, le titre de transport, le lieu et la date d'expertise,

(13) *La constatation contradictoire peut tenir lieu d'expertise.*

La nature de l'emballage et l'état des colis. A la différence du rapport d'expertise, le certificat d'avarie se prononce sur les causes et l'étendue des avaries sans apprécier la responsabilité des parties.

Le bordereau de route est un document tenu par le capitaine, faisant état des événements survenus au cours du trajet. Le bordereau de livraison et la facture peuvent permettre de régler une avarie hors évaluation par voie d'expertise. Le bordereau de non livraison permet de connaître les manquants éventuels. La facture peut servir de liste de colisage.

L'assureur a besoin d'une preuve documentaire du sinistre et doit savoir où il est survenu pour pouvoir exercer un recours contre le tiers responsable. Il hésite souvent à rembourser l'assuré avant d'avoir reçu les preuves et les renseignements nécessaires.

En assurance maritime, le paiement de l'indemnité d'assurance est fait entre les mains du porteur des originaux des documents requis. Si l'assuré est soulagé de ce que sa perte financière est désormais compensée, il faut retenir que celle-ci est transférée à l'assureur.

En effet, l'assureur a intérêt à connaître le responsable, car les recours encaissés contribuent à diminuer les charges de sinistre de celui-ci. Plus élevée est la charge sinistre, plus forte sera la prime demandée à chacun des assurés. Le principe indemnitaire trouve un champ d'élection dans un domaine comme celui de l'assurance maritime sur facultés gouvernée par la technique de la compensation, avec application correlative de la règle de la subrogation (14).

L'expertise en matière d'assurance maritime sur facultés est un précieux moyen de règlement de sinistre. Mais elle est fauchée par la fraude.

(14) *Après paiement, l'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré contre le tiers responsable. En fait le recours est exercé avant paiement.*

SECTION 2 : La Fraude,

La fraude est une fausse manoeuvre pour corrompre la réalité. Elle doit être appréciée du côté des assurés d'une part et du côté des techniciens de l'autre.

§ 1 : La fraude des assurés

Il n'y a pas d'activité économique qui échappe à la fraude. L'assurance suit le même sort. La fraude à l'assurance a pour but de retirer du contrat d'assurance un profit illégitime. La mauvaise déclaration de l'assuré a pour objet d'obtenir de l'assureur une indemnité qui n'est pas due (15).

Il peut s'agir de la mise en scène d'un sinistre fictif, imaginaire ou inexistant ou encore de la surévaluation de la perte. La première hypothèse peut être écartée dans la mesure où l'expert peut intervenir dès l'arrivée du navire. Si l'intérêt de l'expertise subsiste pour le second cas, il permet de ramener la perte à sa juste valeur.

§ 2 : La fraude du technicien

L'honnêteté est la règle d'or dans l'exercice de la profession d'expert. L'expert doit opérer en toute impartialité et objectivité. La mauvaise évaluation consciente du technicien par connivence frauduleuse pourrait avoir pour conséquence de méconnaître les charges sinistre réelles de l'assureur.

Le souci de tout assureur est de supporter une charge de sinistre modeste. Méconnaître sciemment les charges sinistre de l'assureur pourrait se traduire à long terme par un ratio de sinistre sur prime élevé et l'absence d'une politique manageriale adéquate en vue de la moralisation du risque ou de sa prévention.

En assurance de facultés maritimes il ne faut donc pas perdre de vue cette considération.

(15) *Revue générale des assurances terrestres*, Page 674 - Note Gelinéau.

En dehors de la fraude, réalité universelle, l'expertise présente certaines carences.

CHAPITRE 2 : Les carences de la matière

Les difficultés inhérentes à la profession relevant surtout du domaine de la formation et de l'accès à la profession.

SECTION 1 : Problème de qualification

Tous les experts qui opèrent en matière maritime sont agréés par le Gouvernement. Si les premiers experts installés sur le marché ont jouit du bénéfice de la bonne école de la formation pratique, le problème de la formation de la génération actuelle d'expert maritime doit être posé.

§ 1 : La Formation

De la formation pratique ancienne, l'accent doit être mis aujourd'hui sur une formation professionnelle adéquate.

Il apparaît jusqu'alors qu'un stage effectué dans un Cabinet d'expert en avarie maritime sanctionné par une note suffit à ouvrir la voie à la carrière. L'expertise maritime est un domaine hautement technique devant la diversité des produits acheminés chaque jour par mer d'un point du globe à un autre. L'expert en avarie maritime doit avoir une assez vaste connaissance de la composition des marchandises. Il faut également ranger le droit dans cette exigence de formation.

§ 2 : Le Palliatif

La logique impose de préconiser la thérapeutique après avoir diagnostiqué le patient. L'assurance maritime est un terrain de choix pour le développement du commerce international.

L'attention des Etats doit être focalisée sur le sérieux problème d'expertise. La création d'une école de formation d'expert ouverte aux titulaires de diplômes techniques ou scientifiques serait bienvenue.

Devant le grave problème de la crise économique internationale, une telle proposition serait très ambitieuse. Dès lors le ricochet renvoie la balle dans les camps des assureurs qui sont les principaux consommateurs des prestations de l'expert maritime. Ces assureurs sont alors appelés à organiser ou animer des conférences ou des séminaires de formation à l'attention des experts.

Il ne faut pas perdre de vue que la réglementation de la profession doit contribuer à améliorer la qualité de la prestation de l'expert maritime camerounais.

SECTION 2 : Le Problème de réglementation

L'expert maritime est agréé pour pouvoir opérer sur le marché. Figure dans sa demande d'agrément la note de stage effectué dans un Cabinet d'expert. Au niveau de l'admission en stage seuls les ressortissants des grandes écoles titulaires de diplôme d'ingénieur de C.A.P. sont privilégiés.

L'agrément relève du pouvoir discrétionnaire des puissances publiques. Mais il convient de requérir l'avis consultatif du Groupement des Experts pour dire si l'intéressé présente les qualités professionnelles et intellectuelles adéquates. De même dans cette procédure d'agrément, l'avis de l'Association des Sociétés d'Assurance ne doit pas être négligé, car l'exercice du métier d'expert auprès des Compagnies d'assurance suit l'évolution du secteur.

CONCLUSION

La prévention serait le moyen approprié pour réduire les pertes et dommages aux marchandises afin de diminuer les pertes en découlant pour le propriétaire. La réduction des pertes prises globalement conduit à minorer la contribution ou la prime de chaque assuré. Or il se révèle que les navires et les marchandises continuent à subir des avaries (16).

Le propriétaire dispose de l'assurance maritime sur facultés pour se protéger contre ces pertes. Pour la Compagnie d'assurance, malgré l'existence des exclusions de garantie et des franchises, le problème du volume des charges sinistre demeure entier. La solution relève de ce fait de la détermination aussi exacte que possible des causes, de l'étendue des circonstances et des coûts des avaries. D'où le rôle prépondérant de l'expert. En tout état de cause, l'assureur répond des pertes à concurrence de la valeur d'assurance dans les limites de la garantie souscrite (17).

La co-assurance n'échappe pas à la règle de l'indemnité qui conserve son application à l'égard de chaque co-assureur sur la part qu'il garantit dans le risque. Chacun est de ce fait engagé à la réparation du sinistre dans la proportion assurée par lui.

L'existence corrélative de la règle de la subrogation devrait permettre à la Compagnie d'assurance de réduire ses charges de sinistre par le biais de recours exercé auprès du tiers responsable pour la récupération des indemnités payées. L'exercice du recours se révèle comme une solution inefficace. Les encaissements de recours auprès du tiers responsable sont difficiles et de montant dérisoire pour les rares cas de remboursement. Le tiers responsable, transporteur ou dépositaire, est peu enclin à reconnaître d'emblée sa responsabilité et à satisfaire aux réclamations qui lui sont présentées. L'hypothèse de la mauvaise foi ne peut être écartée (18).

(16) C.N.U.C.E.D, Colloque de DOUALA, Mai 1989, Page 24

(17) Voir conditions générales, article 12.

(18) C.N.U.C.E.D, Colloque de DOUALA, Mai 1989, Pages 62, 63.

On peut, en face de pareille considération, penser que la solution réside dans l'exécution forcée.

L'assureur en tant que commerçant a intérêt à ménager le public ou ses interlocuteurs pour s'attirer la clientèle. Il est de ce fait intéressant pour lui de convaincre le tiers responsable de sa responsabilité. L'expertise demeure le moyen de preuve privilégié pour le règlement de sinistre sur facultés maritimes aussi bien pour les transactions privées que judiciaires. L'expert non seulement occupe une place de choix pour l'assureur, mais encore est devenu un auxiliaire non négligeable.

L'expert maritime prend le nom d'expert répartiteur ou dispatheur dans le cas d'intervention en matière d'avarie commune. L'avarie commune, procédure à trois phases (signature d'un compromis, élaboration d'un règlement et inexécution dudit règlement) donne à l'expert, compétence pour déterminer la masse créancière d'une part et la masse débitrice de l'autre. Tandis que les marchandises perdues font partie de la masse créancière ou d'admission, les marchandises sauvées figurent dans la masse débitrice ou de contribution (19).

(19) *Aspects techniques et juridiques de la gestion de sinistre sur faculté maritime*, GNESSOTE BÉNJAMIN, 8ème Promotion, I.I.A. Page 17

BIBLIOGRAPHIELES OUVRAGES GENERAUX

- 1.- La Pratique des expertises judiciaires, Auteur Jacques Voulet
Edition J. Delmas et Cie
- 2.- Le Droit des assurances, Auteur Roger Bout
Edition Presse Universitaire de France
Collection QUE SAIS-JE ?
- 3.- Les Accidents d'automobiles Jean Bedou
Edition l'Argus 6e.

REVUES ET ARTICLES

- 1.- Revues générales des assurances terrestres,
Librairie générale de droit et de jurisprudence 3- 1988
- 2.- L'ARGUS N° 5645 du 6 Juin 1980
- 3.- Assurance et Sécurité N° 1 , 1985
Bulletin d'information des professionnels de l'assurance au Cameroun
- 4.- L'assureur africain N° 3
Octobre 1984, Assurance et Expertise Médicale.
- 5.- L'assureur africain N° 6, Avril 1986
"Regard critique sur l'assurance"
- 6.- L'assureur africain N° 9, l'avarie commune
- 7.- C.N.U.C.E.D., Colloque sur l'avenir de l'assurance maritime en
Afrique, DOUALA Mai 1989., Rép. du Cameroun.

BIBLIOGRAPHIE (suite)MEMOIRES ET TEXTES

- 1.- "Assurance corps de navires : couverture et règlement de sinistre".
I.I.A., 8e Promotion présenté par Alain OUSMANE DIOUF.
- 2.- "Aspects techniques et juridiques de la gestion des sinistres sur
facultés maritimes". I.I.A. 8e Promotion présenté par
GNESSOTE AGUI Benjamin
- 3.- Lois du 13 Juillet 1930
- 4.- Code Civile
- 5.- Code de procédure civile
- 6.- Code des assurances.

TABLE ALPHABETIQUE DE MATIERE

	<u>PAGES</u>
ACCORD D'EXPERTISE AMIABLE	4
ASSURANCE MARITIME DE FACULTES ET LE COMMERCE INTERNATIONAL	13
LE BENEFICE DE L'INDEMNITE	18
LES BORDEREAUX	18
LES BIAIS D'INTERVENTION DE L'EXPERT	3
LE CADRE IDEAL DE LA FORMATION	21
LES CARACTERES DE L'EXPERTISE	7, 15
LA COLLABORATION NECESSAIRE	2
LA CONSULTATION	12
LE CONTENU DU RAPPORT D'EXPERTISE	17, 18
LA DEFINITION DE L'EXPERTISE	4, 7
LA DEFINITION DE L'ASSURANCE	1
LE DELAI DE RECLAMATION	17
LA DECISION D'EXPERTISE	10, 11, 12
LA DESIGNATION D'EXPERTS.....	5, 6, 10
DISTINCTION ASSURANCE DE CHOSE ET ASSURANCE DE PERSONNE	2
DISTINCTION EXPERTISE ET ARBITRAGE	9
EXCLUSION DE GARANTIE	22
EXECUTION FORCEE	23
LA FICHE DE CONSTATATION	13
HONORAIRE D'EXPERT	6, 7
INTERET DE L'EXPERTISE	2, 14, 15, 22
LISTE DES EXPERTS	11
LE NIVEAU D'ENGAGEMENT GARANTI	22
LA NOTION DE FRAUDE A L'ASSURANCE	19
LE PRINCIPE INDEMNITAIRE	2, 14, 22
LA PREVENTION	22
EXPERTISE AMIABLE	4
	...

PROBLEME DE FORMATION	14
LA RECLAMATION	15, 18
LE RECOURS	18
LA RESPONSABILITE DE L'EXPERT	12
LE ROLE DE L'EXPERT	2, 6, 15
LA SAISINE DE L'EXPERT	15
LA SOURCE DE L'ASSURE MARITIME	1
LA SUBROGATION	22
LA THEMATIQUE DE LEGISLATION	21
TIERS RESPONSABLE	18



**GROUPEMENT DES EXPERTS EN
AUTOMOBILES ET AVARIES DIVERSES**

**B.P. 12007 DOUALA
TÉL : 42.79.15**

Douala, le _____



CABINET NATIONAL D'EXPERTISES

Automobiles, Maritimes et Avaries diverses

DOUALA

R.C. 3824

BP 1483 TEL 42-52-82

Ce rapport est établi pour servir en cas de réclamation contre les parties responsables, mais il n'implique pas que les avaries ou pertes soient remboursables par les Assureurs, le remboursement restant soumis aux termes de la Police d'Assurances.

Lorsqu'une section est sans objet, il est recommandé que l'espace correspondante soit barrée et non laissée en blanc.

Lorsqu'un renseignement nécessaire ne peut être donné, en indiquer la raison!

Rapport d'Expertise Maritime N°

- Nom de la personne ayant demandé l'Expertise.....
- Date de la demande
- Désignation de la marchandise
- Assuré par la Police et/ou Certificat n°..... du..... émis à.....
- Par.....

Nom du premier navire transporteur

Nom du navire sur lequel la marchandise a été transbordée

Port du transbordement

Date de l'arrivée du navire

Date (s) de déchargement à quai/en chalands

Date de mise en magasin

Date de la demande d'

Cause du retard dans la demande

Date (s) de l'

La Facture d'origine a-t-elle été examinée?

Le connaissement fait-il mention de l'état de la marchandise?.....

Une décharge a-t-elle été donnée aux armateurs en échange d'un connaissement sans réserves?

Une quittance sans réserve a-t-elle été donnée aux armateurs à la livraison?

Remarques du rapport de Mer par le capitain/ou par le Batologe s'il y en a

Lieu de l'Expertise

(sur le quai à la Douane; en entpôt de Douane ou dans le magasin du réceptionnaire.)

Nature de l'emballage
 (Description Complète de celui-ci)
 Etat extérieur des colis au moment de la Livraison
 Les colis portaient-ils des traces quelconques d'effraction?
 Après examen, la cause de l'avarie a été attribuée à
 (Mentionner la cause explicitement)
 Nature de l'avarie
 Le réceptionnaire a-t-il fait une réclamation à la compagnie de navigation, à l'acconier, au Chemin de Fer ou autre transporteur?
 Date de la réclamation
 (Copies de la réclamation et de la réponse doivent être annexées au présent rapport)
 Si aucune réclamation n'a été faite, en indiquer la raison.....

La marchandise a été déclarée en Douane le
 L'état de la marchandise était alors
 La valeur de facture était
 La valeur, droit de douane compris à l'état sain à l'arrivée de la marchandise s'élevait à la date de la vente à moins un escompte de
 Les droits payables sur la marchandise à l'état sain sont de
 La réduction des droits présente de perte d'avaries est de
 L'arrivée a été estimée par voie de
 Un compromis est intervenu et une réfaction basée sur la valeur à l'état sain à l'arrivée a été acceptée, s'élevant à
 Aucun compromis n'ayant pu être fait avec les réceptionnaires, la marchandise avariée a été vendue aux enchères publiques et le produit brut de la vente s'est élevé à
 Proportion du prix de vente payée par les acheteurs
 Le produit de la vente a-t-il été remis au réceptionnaire?.....
 Le cours de à la date de
 La vente était de.....

SCHEDULE

Si les avaries ne sont pas les mêmes pour tous les colis et que la perte n'est pas mentionnée comme un tout, l'étendue de la dépréciation doit être indiquée séparément pour chaque colis ou série de colis.

(Quand la marchandise est vendue aux enchères publiques, un compte de vente doit être annexé au rapport d'Expertise).

MARQUES	NUMEROS	DESIGNATION DE LA MARCHANDISE

Remarques Complémentaires

Mentions : Ce rapport a été établi sur la demande du Réceptionnaire/Transitaire (1)

(1) Toutefois, nous devons préciser que notre intervention n'a été requise qu'à la date indiquée à la première page de notre rapport-

Les manquants ainsi que la casse indiqués au schedule ont été constaté

(1) en Douanes par le transitaire

(1) à la Livraison par

ainsi qu'en fait foi

Signature de l'EXPEF

Ce rapport est délivré sous réserves des clauses et montant de la Police.

Les Honoraires suivants nous ont été payés par le réceptionnaire/Transitaire (1)

Honoraires

Vocations

Frappe et Frais Divers



CERTIFICAT D'AVARIES LEGERES

ETABLI PAR LE
CABINET NATIONAL D'EXPERTISES AUTOMOBILES
MARITIMES ET AVARIES DIVERSES
Jo. NGANDO BEBEY, Expert Agrée — B. P. 1483 **DOUALA** — Tél. 42.52.82

Réquerant.....

Réceptionnaire.....

Connaissance n°..... de..... du.....

1^{er} NAVIRE.....

Port de Transbordement.....

2^e NAVIRE.....

Port de déchargement.....

Date de l'Arrivée de Navire.....

Date de mise en magasin.....

Date de la demande d'Expertise.....

Date de l'Expertise.....

Lieu de l'Expertise.....

La Facture d'origine a-t-elle été examinée ?.....

Nature de l'emballage.....

Etat de colis (indiquer notamment s'il y a des traces d'effractions) :.....

Réserves sur le Connaissance.....

Date des lettres de réserves.....

Cause des avaries.....

Description des avaries :.....

SCHEDULE

MARQUES

NUMEROS

Désignation de la Marchandise

CONSTATATIONS

Douala, le

Honoraires vacations
Frappe et Divers frais : F. CFA

l'Expert

**RAPPEL.
DES FORMALITES ESSENTIELLES A PRENDRE
A L'EMBARQUEMENT OU DEBARQUEMENT
ET EN CAS DE SINISTRE**

– Prendre, provoquer ou réquerir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation.

– Protéger les biens assurés ou limiter les dommages s'ils sont atteints :

- Surveiller l'embarquement et/ou le débarquement
- Veiller à l'entreposage des colis et à leur protection
- Reconditionner les colis dont les emballages sont avariés.

⊕ – Réquerir l'intervention du Commissaire d'avaries et/ou tout expert agréé par la Société au plus tard dans un délai de 30 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport, ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point intérieur.

– Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables pour pouvoir y subroger les assureurs.

– Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais. Au moins trois mois avant le terme de la prescription annale.

Conservation des Recours

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont valables, mais en règle générale :

1) - En cas de dommages apparents

⊕ a - Avant de prendre livraison des marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises en mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux.

b - Au plus tard dans les 24 heures de la livraison, confirmer ces réserves par lettre recommandée.

2) - En cas de dommages ne se révélant qu'après livraison.

⊗ a - Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le Commissaire d'avaries et/ou l'expert agréé.

b - Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés.

3) - dans tous les cas,

⊕ Convoquer à l'expertise, au besoin par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre responsable. En cas de refus de leur part de s'y faire représenter, provoquer une expertise judiciaire si les dommages sont importants.

4) - Interrompre la Prescription à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable.

Pour ce faire, adresser IMPERATIVEMENT le dossier complet aux assureurs trois mois au moins avant l'expiration du délai de prescription.

Avarie Commune

Signer le compromis ou engagement à contribuer en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante :

« Sous réserves de constater, s'il y a lieu, le principe même de l'avarie commune et les chiffres ».

**RAPPEL DES PIECES A FOURNIR A L'APPUI
DE LA RECLAMATION A PRESENTER
AUX ASSUREURS**

Pour toute RECLAMATION

- Certificat d'Assurance original
- Copies des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés.
- Titre de Transport original
- Certificat de visite des véhicules (transport par route)

En outre, ajouter à ces pièces

1) - Avaries particulières

– Certificat du Commissaire d'avaries et/ou de l'expert agréé.

– Fiche de Constatations contradictoires

– Correspondances relatives aux réserves faites contre les responsables.

– Eventuellement : Constat du transporteur (bon et/ou bordereau de livraison...) notes de poids, procès-verbal de destruction en douane etc.

– Dévis de réparation dûment visé par l'expert agréé.

2) - Colis non délivrés

– Joindre l'attestation de non-livraison délivrée par le tiers présumé responsable, en principe six mois après le débarquement, en échange de l'attestation provisoire délivrée au déchargement.

3) - Avarie Commune

a - Contribution provisoire,

– Reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution.

b - Contribution définitive

– Extrait « parte in qua » du règlement d'avarie commune, signé du dispatcheur.

– Reçu de Contribution définitive.

4) - Perte totale d'une Cargaison à la suite de la perte du Navire.

– Lettre de l'armement avisant le destinataire de la perte du navire.

– Extrait du manifeste établissant que les marchandises se trouvaient bien à bord, à défaut, attestation du transporteur.

– Jeux complets des connaissements originaux.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie "TOUS RISQUES"

IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. —

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. —

Elle s'applique aux facultés neuves, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote de l'un des registres de classification ci-après : Bureau Veritas ; Lloyd's Register ; American Bureau of Shipping ; Germanischer Lloyd ; Registre de classification de l'U.R.S.S. ; Nippon Kaiji Kyokai ; Registro Italiano ; Norske Veritas ; Polski Rejestr.

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. —

La présente assurance ne s'applique pas :

- 1° à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- 2° aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- 3° aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 4. —

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées.

Toutefois :

1° le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2° les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 5. —

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 6 :

1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affrèteurs du navire transporteur ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance ;

4° les frais et les honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries requis comme il est dit à l'article 17.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 6. —

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;

2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;

3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;

4° insuffisance ou inadaptation ou l'arrivage de facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6° armes ou engins destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;

7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 7. —

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 8. —

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un sinistre concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

ARTICLE 9. —

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. —

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. —

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. —

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente, si les facultés ont été vendues par l'assuré ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

1 — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. —

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

ARTICLE 14. —

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.

2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. —

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du commissaire d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. —

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus entraîne, selon le cas, la nullité de la police (article 14-1°), la réduction de l'indemnité (articles 14-2°, 15 et 16) ou la déchéance du droit à indemnité (article 17).

2 — OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÉGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE.

ARTICLE 19. —

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. —

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles

auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

ARTICLE 21. —

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. —

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. —

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. —

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. —

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. —

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;

2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;

3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. —

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. —

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. —

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. —

L'assureur-aprêteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. —

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. —

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. —

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE PREMIER - FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

1° L'assuré s'oblige à déclarer en aliment aux assureurs, et les assureurs s'obligent à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

- a) - Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite aux assureurs dans les huit jours au plus tard de la réception des avis nécessaires.
- b) - Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs, leur garantie prenant alors effet depuis la sortie des magasins conformément aux dispositions de l'article 7 des Conditions Générales.

2° L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3° Faute par l'assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police d'abonnement est souscrite, toute réclamation produite sous l'empire de la police sera de plein droit irrecevable, quelle que soit la date à laquelle s'est produit le sinistre qui en fait l'objet, et les assureurs pourront résilier sans délai la police, sans préjudice du droit pour eux d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées, ainsi que le remboursement des sommes réglées par eux pour des sinistres survenus postérieurement à l'inobservation par l'assuré desdites obligations.

4° Les assureurs pourront toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.

5° La déclaration d'aliment est soumise à l'ensemble des conditions de la police d'assurance auxquelles elle ne peut déroger.

6° Le terme « assuré » s'applique aussi bien au souscripteur signataire de la police qu'au donneur d'ordre.

ARTICLE 2 - RISQUES NON COMMENCÉS DANS LES DEUX MOIS

La police ne peut produire aucun effet si, après deux mois de la date de sa souscription, aucune déclaration d'aliment n'a été faite aux assureurs, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

ARTICLE 3 - ACCUMULATION DES OBJETS ASSURÉS

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 28 des Conditions Générales, le plein maximum souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements des assureurs. En cas d'accumulation des objets assurés, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port final de destination, les assureurs ne peuvent être engagés pour une somme supérieure à ce plein maximum.

Les facultés qui, à l'insu de l'assuré, seraient chargées sur un navire autre que le navire désigné au connaissement, ou qui seraient transbordées soit avant, soit après le départ du navire, demeureront valablement assurées, alors même que, de ce fait, le plein maximum énoncé par navire se trouverait dépassé ; il en sera de même en cas d'accumulation, à l'insu de l'assuré, dans tout autre lieu que les lieux prévus à l'alinéa précédent.

ARTICLE 4 - NAVIRES TRANSPORTEURS

L'article 2 des Conditions Générales est modifié comme suit :

1° Les chargements faits sur navires de ligne régulière sont garantis sans surprime.

Par navire de ligne régulière, il faut entendre celui qui appartient à un armateur qui le met habituellement et régulièrement à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixes, publiés à l'avance par l'armateur.

2° Les chargements faits sur tous autres navires sont tenus couverts moyennant le paiement des surprimes d'âge, de tonnage, de défaut de cote et de pavillon fixées par le barème en vigueur au jour de la mise à bord.

3° Les chargements faits à bord de navires affrétés, totalement ou partiellement, pour le compte de l'assuré, ne sont tenus couverts qu'après accord préalable de l'assureur.

Par affrètement pour le compte de l'assuré, il faut entendre celui passé en exécution de contrats de vente ou d'achat mettant à sa charge l'obligation de conclure le contrat de transport.

Il est cependant convenu que, lorsque le navire affrété répond aux caractéristiques énoncées à l'article 2, 1^{er} alinéa, des Conditions Générales, l'accord préalable de l'assureur n'est pas requis.

ARTICLE 5 - SUSPENSION ET RÉSILIATION DE LA POLICE

1° Non-paiement d'une prime

En cas de non-paiement d'une prime, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par les assureurs à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. Les assureurs pourront également, dans le cas prévu au présent paragraphe, demander, s'ils le préfèrent, la résiliation de l'assurance dans les mêmes conditions et délai, mais en renonçant alors à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir, ainsi qu'à toutes applications ultérieures.

2° Liquidation des biens, règlement judiciaire et déconfiture

- a) - En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, les assureurs peuvent résilier la police par l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La résiliation produira automatiquement ses effets à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir, ainsi qu'à toutes applications ultérieures.

Le syndic pourra résilier la police sans délai par lettre recommandée adressée aux assureurs.

A défaut de résiliation, la police d'abonnement subsistera au profit de la masse des créanciers pour toutes applications faites postérieurement au jugement ayant prononcé la liquidation des biens ou le règlement judiciaire, la masse devenant débitrice directe envers les assureurs du montant des primes afférentes.

- b) - Réciprocité des mêmes droits

En cas de liquidation des biens ou de règlement judiciaire d'un assureur, l'assuré a, à l'égard de cet assureur, la faculté d'exercer les droits conférés aux assureurs par l'alinéa a) qui précède.

3° Election de domicile

Le syndic résidant hors de France continentale sera présumé, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier.

4° Retrait total d'agrément

En cas de retrait total d'agrément, la police cessera de produire ses effets dans les termes des articles L 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances, vis-à-vis de l'entreprise ayant fait l'objet de cette procédure.

5° Tiers de bonne foi

La suspension ou la résiliation notifiée par les assureurs demeure sans effet à l'égard du tiers de bonne foi auquel l'avenant d'application aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais les assureurs seront en droit de réclamer à l'assuré le remboursement de l'indemnité réglée par eux à ce tiers porteur. Les assureurs ont droit à la prime afférente à l'avenant transmis audit tiers.

L'ensemble des dispositions du présent article est également applicable aux polices souscrites pour le compte de tiers.

ARTICLE 6 - PRÉSUMPTION DE CONNAISSANCE IMMÉDIATE DES NOUVELLES CONCERNANT LES OBJETS ASSURÉS

Les expéditions en cours au moment de la conclusion de la police d'abonnement, ainsi que tous les aliments déclarés pour le compte de tiers, sont soumis aux dispositions de l'article 8 des Conditions Générales.

ARTICLE 7 - DURÉE DE LA POLICE

Sauf stipulation contraire, la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction.

L'assuré et les assureurs se réservent la faculté réciproque de la résilier à tout moment, par simple lettre, sous préavis qui, sauf convention contraire, sera d'un mois, ce délai commençant à courir le jour de l'envoi de la lettre. La police ne produira alors son effet qu'à l'égard des facultés dont les risques assurés auraient commencé à courir avant l'expiration de ce délai.

Lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier les assureurs pourront valablement notifier la résiliation à ce courtier.

ARTICLE 8 - POLICES A ALIMENTER

Les polices à alimenter sont régies par les mêmes dispositions que les polices d'abonnement.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie "F.A.P. Sauf..." (Événements majeurs)

IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. —

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. —

Elle s'applique aux facultés emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote de l'un des registres de classification ci-après : Bureau Veritas ; Lloyd's Register ; American Bureau of Shipping ; Germanischer Lloyd ; Registre de classification de l'U.R.S.S. ; Nippon Kaiji Kyokai ; Registro Italiano ; Norske Veritas ; Polski Rejestr.

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. —

La présente assurance ne s'applique pas :

- 1° à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- 2° aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- 3° aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 4. —

1° Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute de colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;
- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

2° Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non d'installations appropriées pour ce type de transport peuvent, en outre, être garanties, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer.

ARTICLE 5. —

A - Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés à l'article 4-1° :

- 1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- 2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, amateurs ou affrèteurs du navire transporteur ;

3° les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries requis comme il est dit à l'article 17.

B - A moins que l'évènement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 6, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance. L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 6. —

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- 1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- 2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- 3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines ; influence de la température ; freinte de route en usage ;
- 4° insuffisance ou inadéquation du conditionnement ou de l'emballage ;
- 5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- 6° armes ou engins destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;
- 7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
d) piraterie.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 7. —

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 8. —

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un sinistre concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

ARTICLE 9. —

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. —

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. —

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. —

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente, si les facultés ont été vendues par l'assuré ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

1 — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. —

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

ARTICLE 14. —

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. —

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque l'un des événements énumérés à l'article 4 s'est réalisé ou est réputé s'être réalisé, requérir l'intervention du commissaire d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. —

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus entraîne, selon le cas, la nullité de la police (article 14-1°), la réduction de l'indemnité (articles 14-2°, 15 et 16) ou la déchéance du droit à indemnité (article 17).

2 — OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE.

ARTICLE 19. —

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. —

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles

auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

ARTICLE 21. —

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. —

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. —

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. —

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. —

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

ARTICLE 26. —

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

- 1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- 2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- 3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. —

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. —

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. —

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. —

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. —

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. —

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. —

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.