

STITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I. I. A.)

YAOUNDÉ (R. U. C.)

5ème PROMOTION 1980 - 1982

V-37

**L'ASSURANCE MARITIME DES
MARCHANDISES A L'IMPORTATION
EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN**

PAR

Kaneho Aristide Emile

MÉMOIRE DE STAGE DE FIN DE PREMIERE ANNÉE.

RÉALISÉ SOUS LA DIRECTION DE
ADIMI Félix
Responsable Agence "D" SONAR

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I. I. A.)

YAOUNDÉ (R. U. C.)

5ème PROMOTION 1980 - 1982

**L'ASSURANCE MARITIME DES
MARCHANDISES A L'IMPORTATION
EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN**

PAR

Kaneho Aristide Emile

MÉMOIRE DE STAGE DE FIN DE PREMIERE ANNÉE.

RÉALISÉ SOUS LA DIRECTION DE
ADIMI Félix
Responsable Agence "D" SONAR

AVANT - PROPOS

En choisissant comme thème de notre Mémoire de stage de fin de première Année, l'Assurance maritime des marchandises à l'importation en République Populaire du Bénin, notre préoccupation est d'attirer l'attention du public sur une branche d'assurance dont l'existence a été éclipsée dans notre pays par la branche automobile à laquelle bien de nos compatriotes réduisent à tort, toute l'industrie d'assurance.

Pourtant, les résultats techniques de l'assurance maritime sont de loin meilleurs à ceux de la branche automobile.

De même, l'aspect assurance maritime des marchandises importées dont nous avons traité, intéresse au plus haut point l'économie nationale, puisqu'elle est largement tributaire du commerce extérieur et plus précisément, des importations qui sont pour la plupart réalisées par voie maritime.

Mais, nous n'avons pas la prétention d'avoir fait oeuvre parfaite. Tant s'en faut. Le sujet était trop vaste et trop complexe pour le laps de temps qui nous a été imparti, et les difficultés rencontrées ont été fort nombreuses. Elles peuvent se résumer en ces deux points:

1)- Problèmes de documentation: Aucune étude n'ayant jusqu'alors abordé l'assurance maritime en République Populaire du Bénin sous cet angle, il nous a fallu nous adresser aux importateurs pour recueillir leurs impressions sur la pratique en cours et à venir dans ce domaine. Si cette démarche a l'avantage de rendre possible, une confrontation de leur point de vue avec celui de l'assureur local, elle ne permet cependant pas d'embrasser tous les aspects du problème, étant donné qu'il n'est pas toujours aisé de déterminer la frontière entre le secret professionnel et l'information tout court. C'est ce qui explique la réserve de beaucoup de nos interlocuteurs.

2)- Absence de statistiques: Il n'existe à la SO.N.A.R. aucun service chargé de la statistique. Dans ces conditions, il n'était pas possible d'obtenir les données officielles sur l'évolution des affaires dans la branche, le taux de sinistre à Primes, les capitaux assurés en matière d'assurance maritime des facultés importées etc...

Cependant, nous tenons à remercier tous ceux qui, à des degrés divers, ont facilité la réalisation de cette oeuvre. Ne pouvant les citer tous ici, qu'ils reçoivent l'expression de toute notre gratitude.

Nous voudrions tout particulièrement insister sur l'encadrement empreint de sollicitude constante dont nous avons bénéficié de la part du Responsable de l'Agence "D" de la S.O.N.A.R., le Camarade ADIMI Félix. Sa disponibilité et son ouverture d'esprit nous ont permis d'effectuer notre stage en toute sérénité.

Enfin, considérant que c'est de la confrontation des idées que jaillit la lumière, toutes contributions, de quelques horizons qu'elles proviennent, et destinées à enrichir l'étude entamée dans ce mémoire, seraient les bienvenues.

INTRODUCTION

=====

Située sur la côte Ouest-africaine entre le Nigéria à l'Est, le Togo à l'Ouest, le Niger et la Haute-Volta au Nord, la République Populaire du Bénin fait partie de ces pays qui ont le privilège d'avoir un débouché sur la mer.

Cet avantage a permis aux royaumes qui peuplaient jadis la région, de nouer très vite des rapports d'échange avec l'extérieur, notamment avec des Européens-Anglais, Français, Hollandais- et également avec des Brésiliens. Les premières relations commerciales se sont établies autour de la traite négrière. Les esclaves s'échangeaient contre des armes, de la poudre, des tissus, de l'alcool... Par suite, et à la faveur de l'abolition de l'esclavage en 1848, il y eut une "reconversion fondamentale de l'économie côtière qui transforme au bénéfice de l'huile de palme, des activités jusqu'alors limitées au commerce des esclaves"(1) ; tant et si bien qu' " au milieu du XIXe siècle, la côte du Dahomey(2) exportait déjà autant de produits de palmier (palmistes et huile) qu'à la veille de l'indépendance..."(3).

Il n'existait à l'époque aucun ouvrage destiné à faciliter le trafic maritime. Les échanges par mer se réalisaient en deux points du littoral : GRAND-POPO et OUIDAH. Les navires venaient mouiller en rade foraine en ces deux endroits, marchandises et passagers étaient alors transbordés sur des pirogues qui les transportaient jusqu'au rivage. Il en résultait beaucoup d'avaries, de pertes en marchandises et parfois en vies humaines, le franchissement de la barre par ces frêles embarcations étant toujours périlleux. La construction en 1891 du Wharf de COTONOU allait permettre d'effectuer les opérations de transbordement dans une eau relativement plus calme.

(1) " Le DAHOMEY " par Robert CORNEVIN. P.U.F. 1970

(2) Ancienne appellation de la République Populaire du Bénin

(3) " Le DAHOMEY " SAMIR AMIN 1960-1970 Institut africain de développement économique et de planification - DAKAR.

... Cependant, les avaries, les pertes de marchandises, les risques d'accidents pour les passagers étaient encore importants. Par ailleurs, l'attente prolongée des navires en rade entraînait l'augmentation des tarifs du fret.

Tous ces inconvénients ajoutés à l'accroissement du trafic et au fait que le BENIN restait tributaire du transit par le NIGERIA des produits pétroliers qui étaient acheminés par voie lagunaire de LAGOS jusqu'au dépôt à PORTO-NOVO, allaient conduire à envisager la construction d'un Port à COTONOU. Il fut inauguré le 1er AOUT 1965 et COTONOU devenait ainsi la seule voie d'accès maritime aménagée de la REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN. Les travaux sont actuellement en cours d'exécution, en vue de l'extension de ce port car, le trafic marchandises global a sensiblement triplé depuis 1965 à cette année. Des tableaux statistiques fournis par la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (B.C.E.A.O)(4) et le numéro spécial du bulletin Ediafric (5), nous tirons les indications suivantes sur le trafic du port de COTONOU :

TONNES	:	IMPORTATIONS	:	EXPORTATIONS	:	T O T A L
ANNEES	:	:	:	:	:	:
1966	:	265.268	:	103.964	:	369.232
1970	:	387.325	:	172.490	:	559.815
1972	:	511.958	:	170.512	:	682.740
1973	:	545.737	:	142.109	:	687.846
1974	:	611.109	:	127.170	:	738.280
1975	:	647.225	:	108.083	:	755.308
1976	:	784.373	:	128.170	:	912.543
1977	:	973.219	:	73.408	:	1.046.627
1978	:	1.006.029	:	49.744	:	1.055.762
1979	:	1.441.077	:	61.174	:	1.502.251
1980	:	867.550	:	85.489	:	953.039

(4) Statistiques économiques et monétaires. Publication B.C.E.A.O. N° 291 FEVRIER 1981 P. 17.

(5) l'Economie des Pays d'Afrique Noire. Ediafric, la documentation africaine 2ème édition 1979.

Trois constatations s'imposent à la suite de ce tableau :

1°) Le BENIN achète beaucoup plus à l'extérieur qu'il ne lui vend.

2°) Alors que le volume des marchandises embarquées marque une courbe décroissante (103.964 Tonnes en 1966 contre 61.174 Tonnes en 1979, avec une chute importante en 1978 49.744 Tonnes), le volume des importations est pour sa part en nette augmentation (265.268 tonnes en 1966 contre 1.441.077 tonnes en 1979).

3°) Quand bien même il faudrait tenir compte de la part dans ce trafic des autres Pays utilisateurs du port de COTONOU dont notamment le NIGERIA, le NIGER, le TOGO, et le MALI, les deux premières remarques demeurent toujours pertinentes. En effet, si nous prenons comme référence l'année 1978 (6), il apparaît que :

- Au titre des exportations, 49.744 tonnes de marchandises ont été embarquées dont 45.903 tonnes, soit 92,28 %, pour le compte du BENIN et la différence, soit 3.841 tonnes (7,72 % seulement) pour le compte des autres utilisateurs du port.

- Au titre des importations, sur 1.006.019 tonnes de marchandises débarquées, 617.980 tonnes (61 %) sont destinées à la REPUBLIQUE POPULAIRE du BENIN, le reste, 388.039 tonnes (39 %) se répartissant entre les autres pays utilisateurs du Port.

Cet important déséquilibre entre les entrées et les sorties de marchandises n'est pas spécifique au trafic au port de COTONOU. Il est général aux importations et aux exportations du BENIN, qu'elles soient par chemin de fer ou par voie aérienne, encore que le transport maritime représente la voie d'acheminement des marchandises la plus largement utilisée dans le commerce extérieur du BENIN.

(6) Source : Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM)

En d'autres termes, la balance commerciale du BENIN est déficitaire. Jusqu'à la première guerre mondiale, elle était positive. Depuis cette période, sauf en 1924, de 1936 à 1938, de 1941 à 1945, elle est régulièrement déficitaire. En 1978, le taux de couverture des importations par les exportations était seulement de 9,60 %. L'évolution de ce taux se présente du reste comme ci-après, de 1967 à 1978 :

1967	:	1968	:	1969	:	1970	:	1971	:	1972	:	1973	:	1974	:	1975	:
31,3%	:	45,1%	:	47,4%	:	51,3%	:	54,9%	:	39,1%	:	39,4%	:	28,8%	:	16,1%	:
1976	:	1977	:	1978	:		:		:		:		:		:		:
17,9%	:	12,7%	:	9,60 %	:		:		:		:		:		:		:

Affinant l'analyse de cette balance commerciale, l'on se rend compte qu'il est déficitaire au profit de l'extérieur. En effet, non seulement le BENIN achète beaucoup plus à l'extérieur qu'il ne lui vend, mais encore il lui achète beaucoup plus cher qu'il ne lui vend. Le tableau ci-après publié par la B.C.E.A.O.(8) et relatif aux indices des prix à l'importation et l'exportation, est une parfaite illustration de ce phénomène couramment appelé détérioration des termes de l'échange :

ANNEES	:	EXPORTATIONS	:	IMPORTATIONS
	:	BASE 100	:	ANNEE 1970
1968	:	91,1	:	92,5
1969	:	85,0	:	93,3
1970	:	100,0	:	100,0
1971	:	96,1	:	97,4
1972	:	83,7	:	105,3
1973	:	106,5	:	112,3
1974	:	137,9	:	149,8
1975	:	127,9	:	173,7
1976	:	149,0	:	198,6
1977	:	216,0	:	224,7
1978	:	202,3	:	209,7

L'étude de tableau laisse apparaître que les prix à l'importation augmentent plus vite et de façon plus constante que les prix à l'exportation. La conséquence toute logique qui en découle, transparaît du tableau (9) ci-dessous.

ANNEES	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS
MILLIONS DE FRANCS CFA		
1967	3.750 (10)	11.983 (15)
1968	5.505 (11)	12.211 (16)
1969	6.692 (12)	14.129 (17)
1970	16.093	20.317
1971	19.303	24.103
1972	16.983	26.375
1973	20.716	28.468
1974	22.381	40.781
1975	24.882	50.366
1976	25.500	50.000
1977	7.642 (13)	69.000 (18)
1978	5.776 (14)	76.000 (19)

Ainsi, il est ^{aisé} de constater que les recettes d'exportation suivent une courbe incertaine pendant que celle des importations est régulièrement ascendante. En 1967 le BENIN a payé 11.983.000.000 de francs CFA au titre des importations. En 1978, elles lui ont coûté 76.000.000.000 de Francs CFA, soit 6 fois plus cher. Au cours de la même période, on note qu'en 1968, il percevait 5.505.000.000 de francs CFA au titre des recettes d'exportation et qu'en 1978, après une évolution en dents de scie traduisant l'instabilité des recettes d'exportation, il se trouve tout juste au-dessus des 5.505.000.000 de 1968, soit 5.776.000.000 de francs CFA.

(9) Source B.C.E.A.O. INSAE (Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique) FMI. (Fonds Monétaire International).

(10-12-13-14-15-16-17-18-19) Chiffres avant régularisation de la balance des paiements.

La différence entre ces deux sommes, soit 271.000.000 de francs CFA, ne peut être considéré^e comme un gain par rapport à 1968 si l'on tient compte de l'inflation et de son corollaire, la dégradation des pouvoirs d'achat. C'est bien au contraire une perte. Il résulte de cette situation que les exportations rapportent de moins en moins au BENIN (et généralement aux pays sous-développés) alors qu'il doit payer de plus en plus cher ses importations du reste sans cesse croissantes en raison des besoins exprimés par les différents agents économiques opérant sur le marché national.

Diverses politiques ont été élaborées tant sur le plan intérieur que sur le plan international, afin de réduire les pertes subies du fait de la structure actuelle du commerce international. Notre préoccupation ici n'est pas d'en évaluer les résultats. Notre réflexion s'orientera plutôt dans une toute autre direction.

✓ En effet, en plus de leur coût très élevé, les marchandises importées (tout comme les marchandises exportées) sont exposées au cours de leur transport, à divers risques qui rendent nécessaire une couverture appropriée par les assureurs, afin de protéger à la fois l'intérêt des importateurs et celui de la collectivité nationale. Les intérêts à protéger sont encore plus importants lorsqu'il s'agit des marchandises importées par voie maritime, en raison justement de leur volume et de leur coût sans cesse grandissants comme nous l'avons précédemment souligné. Aussi, nous intéresserons nous à voir comment se fait l'assurance de ces marchandises en REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN. Cette étude présente un double intérêt. Elle permet :

1°) d'une part, d'apprécier l'étendue de la garantie offerte par les assureurs aux importateurs afin de couvrir les marchandises contre les pertes et avaries dont les conséquences économiques (rupture de stocks, répercussion des coûts sur le consommateur, inflation etc) ont des prolongements imprévisibles sur les plans social et politique.

2°) d'autre part, de rechercher si la structure nationale d'assurance qui a le monopole des opérations d'assurance sur le territoire national, profite de cet accroissement des importations pour améliorer son chiffre d'affaire

dans la branche maritime et réduire ainsi la chèreté de nos importations.

Notre démarche dans l'approche de ces différents problèmes se fera en deux étapes : dans un premier temps, nous nous emploierons à montrer la pratique actuellement en cours en REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN en matière d'assurance des facultés maritimes importées, puis dans un second temps, nous en dégagerons les nouvelles tendances.

CHAPITRE 1 : LA PRATIQUE ACTUELLE EN MATIERE d'ASSURANCE
MARITIME DES FACULTES A l'IMPORTATION

Nous l'appréhenderons tant au niveau des importateurs qu'au niveau de la SOCIETE NATIONALE d'ASSURANCE qui jouit d'une situation de monopole sur le marché national.

SECTION 1 : AU NIVEAU DES IMPORTATEURS

En l'absence de texte réglementant expressément la matière, l'attitude des importateurs se caractérise par une liberté de choix entre la souscription de l'assurance à l'extérieur du territoire national et la prise en charge de cette assurance par la S.O.N.A.R. (20), avec bien souvent, possibilité de combinaison de ces deux solutions. Cependant, quelle que soit l'attitude adoptée, l'assurance porte sur des importations bien spécifiques.

PARAGRAPHE 1 : NATURE ET STRUCTURE DES IMPORTATIONS

BENINOISES

La nature et la structure des importations sont conditionnées par la situation de pays en voie de développement de la REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN. C'est pourquoi on y retrouve un certain nombre de traits communs à ces pays, tant en ce qui concerne son économie en général que ses importations mêmes.

En effet, comme la plupart des pays en voie de développement, l'économie béninoise est extravertie. Bien que le secteur agricole occupe plus de 80 % de la population active et contribue pour 30 % au P.I.B. (21), il ne parvient pas à assurer l'auto-suffisance alimentaire de la population. Une autorité gouvernementale en parlait récemment en ces termes : " le coup d'envoi le 31 DECEMBRE 1975, de la campagne nationale de production n'a d'autre but que de renforcer notre potentiel de production en vue d'assurer l'alimentation correcte en quantité et en qualité...

(20) SOCIETE NATIONALE d'ASSURANCE ET DE REASSURANCE.

(21) Produit Intérieur Brut, CF Relations économiques Internationales par A. BANKOLE Publication CEFAP. N° 15 Vol2.P.43

Avant que les efforts déployés... ne donnent tous les fruits à terme, force nous est de constater que notre pays n'échappe pas complètement au phénomène de sous-alimentation et de malnutrition ..."(22). Aussi, le BENIN doit-il recourir à d'autres pays pour combler son déficit alimentaire.

Pour sa part, le secteur industriel jadis embryonnaire est actuellement en pleine expansion le taux d'accroissement en est de 14 % (23) par an. Sa contribution au P.I.B. est de 9,5 %. Il est représenté essentiellement par des Unités de transformation des produits agricoles, de substitution des importations. Deux projets importants sont actuellement en cours de réalisation grâce à la coopération Bénino-Nigérienne. Ce sont les complexes cimentier d'ONIGBOLO et SUCRIER de SAVE. Les équipements nécessaires à l'installation de ces Unités industrielles proviennent de l'extérieur.

Quand au secteur tertiaire, il est pléthorique. Le commerce de tissus importés ou fabriqués sur place y tient une place de choix.

Des considérations précédentes, il ressort que l'économie béninoise est largement dépendante de l'extérieur. Cette situation trouve son fondement dans la structure actuelle du commerce international caractérisée par une division internationale du travail qui conduit chaque pays à se spécialiser dans la production de certains biens et à importer ceux que d'autres peuvent lui fournir à bas prix. Ainsi, le BENIN exporte des produits agricoles du cru ou à peine transformés dont notamment les produits du palmier à huile (palmistes et huile), le tabac, l'arachide, le coton, etc... En retour, il achète (24) à l'extérieur des produits alimentaires, des céréales, des produits pétroliers, diverses marchandises et appareils mécaniques électriques etc... ses principaux fournisseurs sont la FRANCE et les autres pays de la Communauté Européenne. Les principaux importateurs se

(22)

(23)

(24)

recrutent parmi les Sociétés et Offices d'Etat dont la plupart sont en situation de monopole pour des importations données. C'est le cas de la SOCIETE d'ALIMENTATION GENERALE du BENIN (A.G.B.) qui bénéficie d'un monopole effectif sur l'importation du riz, du blé, du sucre, de la farine de blé, du lait, mais qui peut délivrer aux Sociétés Privées, moyennant des commissions d'intervention, des autorisations d'importation de certains produits comme les cigarettes, le tabac, l'alcool, le vin, les apéritifs, la bière. C'est également *de l'importation* le cas de l'Office National de Pharmacie qui a le monopole */des* produits pharmaceutiques.

L'état comparatif du trafic au port de cotonou publié par le Ministère des transports, donne les indications suivantes sur la nature des importations béninoises pendant les trois premiers mois de 1979-1980-1981.

ANNEES	:	1979	:	1980	:	1981
IMPORTATIONS (TONNES):	:		:		:	
<hr/>						
a <u>Marchandises diverses:</u>	:		:		:	
Matériaux de construction	:	10.697	:	18.211	:	7.713
Produits alimentaires	:	12.128	:	22.289	:	28.892
Lubrifiants	:	2.469	:	3.046	:	1.764
Bitumeux	:	777	:	142	:	53
Engrais et insecticides	:	39	:	1.163	:	1.249
Matériel	:	4.543	:	6.074	:	6.998
Véhicules et pièces	:	2.902	:	1.756	:	2.005
Tissus et confections	:	2.993	:	3.332	:	2.360
Friperie	:	1.434	:	2.846	:	3.140
Divers	:	15.337	:	21.619	:	18.514
<hr/>						
Total des marchandises diverses	:	53.319	:	80.478	:	72.688
<hr/>						
b <u>Vracs solides</u>	:		:		:	
Clinker	:	68.107	:	42.272	:	82.273
Gypse	:	-	:	2.310	:	9.294
Céréales et assimilés	:	17.030	:	22.891	:	22.704
Soufre	:	13.660	:	20.090	:	4.705
<hr/>						
Total vracs solides	:	98.797	:	87.563	:	118.976
<hr/>						
c <u>Vracs liquides</u>	:		:		:	
Hydrocarbures	:	230.359	:	45.779	:	51.839
Total des importations	:	382.475	:	213.820	:	243.504

Une étude (25) faite sur la structure des importations béninoises laisse apparaître une forte propension à importer des biens de consommation (70 %) environ du total des importations). Ils se répartissent comme suit :

- 15 à 20 % de biens de consommation alimentaires (poissons, produits laitiers, céréales....)

- 50 à 55 % de biens de consommation non alimentaires (vêtements, papiers, cartons...)

Pour leur part, les biens d'équipement, les machines, les outils représentent 25 à 30 % du total des importations.

Ces chiffres s'expliquent compte tenu de nos développements antérieurs sur l'économie béninoise, à savoir qu'elle est largement tributaire de l'extérieur pour son approvisionnement en biens de consommation et d'équipement. Une bonne couverture s'avère donc indispensable pour ces marchandises en raison de leur impact sur l'économie nationale. Pour ce faire, certains importateurs préfèrent faire assurer tout ou partie de leurs importations à l'extérieur.

PARAGRAPHE 2 : LES CAPITAUX ASSURES A L'EXTERIEUR

Les différents importateurs de la place (Sociétés et Offices d'Etat, Sociétés privées) peuvent se classer en deux catégories, au regard de l'assurance à l'extérieur du territoire national.

- Dans le premier cas, il s'agit de privés tels que les représentants locaux de grandes maisons de commerce étrangères du genre John Holt, John Walkden etc... Ils ne s'occupent guère de problème d'assurance car d'adressant à l'étranger à la maison mère pour leurs commandes, celle-ci s'en remet directement aux Compagnies avec lesquelles elle entretient des relations très anciennes pour en assurer la couverture.

(25) Les relations économiques internationales. A BANKOLE. Fascicule N° 15-Vol 2 CEFAP P. 48

- Rentrent dans la seconde catégorie, tous les autres importateurs qui préfèrent confier à leurs fournisseurs, l'assurance de leurs plus gros risques ou qui les placent eux-mêmes sur le marché international (26), en dépit bien souvent des polices d'abonnement qu'ils ont souscrites auprès de l'assureur national, Lorsque l'assurance est soignée par le fournisseur, les facultés sont libellées aux conditions C.A.F. (27) c'est-à-dire que le fournisseur entre autres, souscrit et paie la prime d'assurance, le coût de ces différentes opérations étant incorporé à son prix de vente. Dans le cas de l'assurance à la charge de l'importateur, les marchandises sont libellées F.O.B. (28).

Quelles sont les raisons (29) qui motivent cette préférence et cette confiance en l'assurance à l'étranger ? Elles sont multiples.

1°) Les marchés d'assurance maritime internationaux disposent d'assureurs expérimentés, en raison du volume d'affaires qui y est traité. Ces assureurs ont une connaissance approfondie de la nature des risques auxquels sont exposés les marchandises au cours de leur transport, entreposage etc... Ainsi, ils peuvent déterminer plus aisément, la couverture appropriée à chacune d'elles. En effet, l'assurance maritime est une branche d'assurance très complexe qui requiert un degré élevé de spécialisation et une expérience considérable que n'accumulent pas toujours l'assureur local, en raison de l'étroitesse du marché.

2°) Les taux de prime sont moins élevés sur les marchés internationaux que sur le marché local.(30)

(26) Cf infra " Les capitaux assurés à la SO.N.A.R." p.14

(27) Coût-Frêt-assurance

(28) Free on Bord

(29) Assurance maritime des marchandises- Etude Secrétariat
CNUCEP p.71 à 73

(30) Idem.

C'est une fois encore la faiblesse du volume d'affaires traité sur ce marché qui explique la cherté de l'assurance maritime sur facultés pour l'importateur. L'assureur local se trouve dans l'obligation de fixer des taux de prime plus élevés que ceux offerts sur le marché international, afin d'équilibrer son résultat technique. Or, la préoccupation de tout consommateur rationnel, y compris celui de l'assurance maritime sur facultés importées, est d'acheter le moins cher possible, le produit de meilleure qualité.

3°) Avec l'accroissement du volume et de la valeur des importations, l'assurance maritime des marchandises porte sur des valeurs de plus en plus considérables que ne peuvent couvrir les marchés locaux dont les pleins de souscription sont faibles. Le plein de souscription de la SO.N.A.R. est de 200 Millions. D'après le traité obligatoire signé avec les réassureurs, le taux de cession est de 80 %, la conservation de la SO.N.A.R. elle-même ne représentant que les 20 % du plein (31) Les Compagnies opérant sur le marché international ont au contraire, des capacités de souscription plus importantes et des liens étroits avec les autres assureurs et réassureurs du monde entier. Elles sont de ce fait, plus à même de couvrir de telles valeurs.

4°) L'assurance maritime des facultés importées souscrite à l'extérieur, donne lieu à un règlement plus prompt des pertes et avaries. En tout état de cause, la prestation de service donne beaucoup plus satisfaction à l'assuré. Les importateurs béninois interrogés ont été unanimes sur ce point. La raison en est bien simple : les assureurs maritimes internationaux travaillent en collaboration avec un réseau très étendu de commissaires d'avaries, de juristes et de banquiers les plus compétents, toutes choses qui influencent positivement le règlement rapide des sinistres.

31 : Source : Département Etudes et Réassurance / SO.N.A.R.

Le tableau (32) ci-après permet de se faire une idée de la valeur des marchandises importées C.A.F. par voie maritime en REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN au cours de la période 1977 - 1980

=====				
EN 10 ⁹ FCFA :	IMPORTATIONS :	IMPORTATIONS :	IMPORTATIONS :	IMPORTATIONS :
:	globales :	C.A.F. :	CAF PAR VOIE :	BENINOISES CAF :
:	:	:	MARITIME :	PAR VOIE MARI- TIME

1977	: 69,00	: 10,71	: 9,103	: 5,189
1978	: 76,00	: 11,8	: 10,03	: 6,12
1979	: 88,30	: 13,7	: 11,645	: 4,66
1980	: 105,40	: 16,4	: 13,94	: 9,06
=====				

On note un accroissement au fil des années, de la part des importations C.A.F. dans les importations du pays. A l'exception faite de l'année 1979 au cours de laquelle les facultés béninoises importées C.A.F. par voie maritime ont accusé un certain recul (4,66 milliards) par rapport à l'année précédente (6,12 milliards) on s'aperçoit qu'elles ont suivi une progression régulière au cours de la période, passant de 5,19 milliards en 1977 à 9,06 milliards en 1980, soit un accroissement de 53,12%. Par ailleurs, elles représentaient en 1977 7,52 % des importations globales du BENIN. En 1980, le rapport est passé à 8,60 %. Des explications peuvent être trouvées à cette tendance dont notamment : l'accroissement constant des importations du pays, la confiance dont jouissent les assureurs étrangers auprès des importateurs locaux, et que rien n'est venu altérer jusqu'à présent, compte tenu de la qualité de la prestation rendue.

Il convient tout de même, d'expliquer la méthode utilisée en vue de la détermination des différentes données contenues dans ce tableau. Connaissant la valeur des importations globales et celle des importations fob (nous y reviendrons au paragraphe suivant) pour une année donnée, il est possible d'isoler la valeur des importations C.A.F pour cette année.

Au résultat ainsi obtenu, est appliqué un taux de 85 % correspondant selon l'INSAE, à la place du trafic portuaire dans le commerce extérieur du BENIN. Une fois ressortie la valeur des marchandises importées C.A.F. par voie maritime, il est possible d'en tirer la valeur de celles qui reviennent au BENIN. Pour ce faire, il suffit d'y appliquer pour chaque année le taux représentant la part du trafic béninois dans le trafic général du Port en matière d'importations en l'occurrence : 57 % en 1977, 61 % en 1978, 40 % en 1979 (ce qui explique le recul des importations C.A.F. de cette année), 65 % en 1980.

A partir de la valeur des importations béninoises C.A.F. acheminés par voie maritime, il est possible d'évaluer les capitaux assurés à l'extérieur. En effet, il est généralement retenu par les assureurs que la valeur maximale admise en règlement des pertes et dommages est égale à la valeur réelle de la marchandise, c'est à dire le prix C.A.F. facturé à l'acheteur, majoré d'un pourcentage ne devant pas excéder 20 %. Seules deux dérogations sont admises à ce principe :

1°) Si le bénéficiaire de l'assurance établit que les cours officiels à destination sont supérieurs à la valeur réelle majorée des 20 %.

2°) Si l'assuré fait la preuve que la valeur d'assurance a été fixée conformément aux exigences expresses de l'acheteur.

A la lumière des considérations précédentes, l'on pourrait évaluer les capitaux maxima assurés à l'extérieur comme suit, pour la période allant de 1977 à 1980 :

EN 10 ⁹ F.CFA :	1977	:	1978	:	1979	:	1980
Capitaux	:	:	:	:	:	:	:
assurés à	:	:	:	:	:	:	:
l'extérieur	: 6,227	:	7,342	:	5,589	:	10,873

Ces capitaux peuvent paraître à première vue dérisoires par rapport aux importations réalisées dans le cadre du trafic béninois au port de COTONOU, et qui s'établissent de la façon suivante pour la même période de 1977 à 1980 :

EN 10 ⁹ F. CFA	1977	1978	1979	1980
Trafic béninois au :	:	:	:	:
PAC (Importations :	33,430	39,406	30,022	58,233
:	:	:	:	:

Ce n'est qu'une impression, car il ne faut pas perdre de vue que nous raisonnons sur une base C.A.F et que par conséquent, les marchandises sont toutes couvertes sans exception par une assurance souscrite par le fournisseur, contrairement aux marchandises voyageant F.O.B., c'est-à-dire dont l'assurance et le fret sont à la charge de l'importateur béninois.

PARAGRAPHE 3 : LES CAPITAUX ASSURES A LA SO.N.A.R.

La Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SO.N.A.R.) dont les statuts ont été approuvés par le décret N° 74-362 du 30 DECEMBRE 1974 (33) est chargée, aux termes dudit décret, de la mise en oeuvre du monopole institué au profit de l'Etat par l'ordonnance N° 74-85 du 30 DECEMBRE 1974 dont le texte est ainsi libellé : "Pour compter du 3 DECEMBRE 1974, est institué sur toute l'étendue du territoire national au profit de l'Etat, le monopole des opérations d'assurance et de réassurance". La SO.N.A.R. est donc une Société d'Etat à caractère industriel et commercial, dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Elle fonctionne selon les règles régissant les Sociétés privées. Son objet porte selon/décret sur : " toutes opérations d'assurance et de réassurance, toutes opérations financières, mobilières et immobilières apports en Sociétés, souscription, achats de titres ou de part d'intérêts, constitution de Sociétés et éventuellement

32) Port Autonome de COTONOU.

33) Statuts de la SO.N.A.R. Bulletin hebdomadaire d'information et de documentation de la branche de Commerce. N°1021 du 10-01-1975

toutes autres opérations industrielles et commerciales ..."

Du point de vue des structures, la SO.N.A.R.^a à sa tête un conseil d'administration à fonction de Direction Politique, dont les membres sont nommés par décret pris en conseil des Ministres, et une Direction Générale ayant un pouvoir d'administration et de gestion de la Société (34) assistée d'un comité d'entreprise. Le Directeur Général est également nommé par décret pris en conseil des Ministres.

La Direction Générale comprend :

* Un Département Production^{qui} coordonne les activités de Production (souscription, gestion, technique, élaboration des contrats, promotion des ventes.

* Un Département Sinistres chargé de l'étude technique des dossiers de sinistres et de leur règlement.

* Un Département Comptabilité

* Un Département Etudes et Réassurance

* Un Département des affaires juridiques et Contentieuses

* Un Département Vie.

Les Agences sont au nombre de sept : Cinq à COTONOU dont quatre I.A.R.D. (Incendie, accidents, risques divers) une vie - deux à l'intérieur du pays (une à BOHICON, une à PARAKOU)

Dans l'exercice de son monopole et la réalisation de son objet, on note, en matière d'assurance maritime sur facultés importées que les capitaux assurés à la SO.N.A.R. sont insignifiants par rapport à la valeur des importations béninoises par voie maritime, et plus particulièrement par rapport à la valeur de celles de ces importations qui sont libellées F.O.B.

34) Cf même Bulletin chambre de commerce p.8 pour plus amples informations sur la composition et les attributions de ce conseil d'Administration.

EN 10 ⁹ C.F.A.	1977	1978	1979	1980
Trafic béninois au P.A.C. (Importations)	33,430	39,406	30,022	58,233
Trafic général au PAC: (Importations F.O.B.)	58,29	64,20	74,60	89,00
Trafic béninois au PAC (Importations FOB)	28,242	33,288	25,36	49,17
Capitaux assurés	1,928	1,470	2,625	1,785

Il faut souligner que le trafic béninois au Port Automome de COTONOU (P.A.C.) a été déterminé en appliquant respectivement (35) le taux de 57 % pour l'année 1977, 61 % pour l'année 1978, 40 % pour l'année 1979, 65 % pour l'année 1980 à la valeur des importations du trafic général au PAC pour chacune des années considérées.

Les importations FOB du trafic général au PAC ont été calculées à partir des importations FOB du pays (c'est-à-dire tous transports confondus) par application à ces dernières du taux de 85 % (36) Quant aux importations FOB relevant spécifiquement du trafic béninois au Port, elles ont été dégagées en appliquant respectivement les taux de 57 % pour l'année 1977, 61 % pour l'année 1968 et à la valeur des importations FOB du trafic général au Port.

En ce qui concerne les capitaux assurés, ils ont été obtenus à partir d'un relevé systématique des capitaux assurés à l'Agence D de la SO.N.A.R. du cours des années 1977, 1978, 1979, 1980. En considérant que le portefeuille de cette agence dans la branche maritime représentait environ 95 % des affaires traitées ^{maritimes} à la SO.N.A.R.

Nous avons complété les résultats obtenus à 100 %, pour tenir compte des affaires souscrites par d'autres agences. Il faut toutefois faire remarquer que ces relevés se sont limités aux polices d'abonnement pour la simple raison qu'elles sont les plus importantes et que les polices au voyage disponibles sont très réduites.

Les conclusions à tirer du tableau sont les suivantes :

1°) Les capitaux assurés représentent :

* En 1977, 6,83 % de la valeur des marchandises spécifiquement béninoises importées F.O.B. par voie maritime, et 5,77 % de la valeur des importations béninoises enregistrées au P.A.C.

* En 1978, respectivement 4,42 % et 3,73 % de ces valeurs

* En 1979, 10,35 % et 8,74 %

* En 1980, 3,63 % et 3,06 %

2°) Sur des importations F.O.B. d'une valeur de 136,061 milliards de F.CFA enregistrées au cours de ces quatre années, les importateurs béninois qui avaient à leur charge le fret et notamment l'assurance, n'ont assuré que pour environ 7,808 milliards à la SO.N.A.R. Il apparaît clairement que même si les importations béninoises libellées C.A.F. (25,029 milliards) ont de loin inférieures aux importations F.O.B, en ce qui concerne les affaires souscrites, le marché international de l'assurance, l'emporte nettement sur le marché national (sur les quatre années 30,027 milliards contre seulement 7,808 milliards.) Les raisons qui expliquent cette situation ont été largement développées au paragraphe précédent. Nous n'y reviendrons donc plus. Cependant, il reste à savoir ce qu'il advient des importations F.O.B. non assurées à la SO.N.A.R.

Deux solutions sont envisageables.

1°) Les marchandises sont très exposées aux risques (cas de la vitrerie). Elles peuvent alors être assurées à l'extérieur. En effet, l'importateur ayant la charge de l'assurance et ne pouvant donc la confier à son fournisseur à moins de renégocier le contrat d'achat, peut prendre personnellement l'initiative d'assurer ces marchandises sur le marché international. Cette assurance viendrait en violation des dispositions de la police d'abonnement (30) ou cas où il en existerait. Sinon, il est parfaitement libre d'assurer ses marchandises auprès de plusieurs Compagnies.

Cependant, ce recours au marché international des assurances qui revient en définitive à accroître son chiffre d'affaires, en suppose une très bonne connaissance de ce marché afin de placer le risque aux conditions les meilleures. Mais aucune source ne nous permet de mesurer l'importance de ce courant, ni même d'en affirmer l'existence de façon catégorique, les importateurs interrogés ayant gardé un silence prudent sur la question, préoccupés qu'ils étaient tous à ne pas paraître boycotter une nouvelle fois (après la pratique des importations C.A.F.) la SOCIETE NATIONALE d'ASSURANCE. Ils n'avaient du reste pas besoin de ce réflexe d'auto-défense puisqu'aucune réglementation ne les astreint à faire assurer toutes leurs importations par la SO.N.A.R. Malgré tout, il existe de fortes chances que la pratique ait cours à leur niveau.

2°) Les marchandises ne sont pas très exposées aux risques. Elles peuvent alors ne pas être assurées tout simplement. Cette solution a été adoptée par beaucoup d'importateurs pour ne pas payer, expliquent-ils, "des primes pour rien". L'assurance ne coûte cher qu'avant le sinistre, a-t-on coutume de dire.

(30) Cf. note 3 sur la police d'abonnement de la SO.N.A.R. p. 20.

Ces importateurs s'exposent à de gros risques en comptant sans l'aléa qui est à la base même de l'assurance, à cause des sommes importantes que représentent ces marchandises et de celles qui peuvent leur être réclamées en contribution à des avaries communes s'il en survenait. La réalisation du risque étant incertaine, la meilleure façon pour les importateurs de protéger leur patrimoine est d'acheter une couverture d'assurance pour les marchandises.

C'est tout le problème de l'opportunité de l'assurance qui se trouve ainsi posé. Il incombe à la SO.N.A.R. qui est en situation de monopole sur le marché national d'en convaincre les importateurs par l'amélioration de sa prestation, de service afin de réduire les sorties de devises pour le pays, et d'accroître en même temps son propre chiffre d'affaires. Il semble que ce soit là les préoccupations qui commandent la pratique actuelle au niveau de la SO.N.A.R., en matière d'assurance maritime sur facultés importées.

SECTION 2 : AU NIVEAU DE LA SO.N.A.R.

La pratique actuelle en matière de production, de gestion et de règlement des sinistres de l'assurance maritime sur facultés importées peut s'analyser comme une tentative de dynamisation et de restauration du crédit de l'assurance maritime auprès de la clientèle par le Département Maritime transports et Aviation (D.M.T.A.), à la suite d'une situation qui préexistait à sa création et qui était préjudiciable au développement des affaires.

PARAGRAPHE 1 : AVANT LA CREATION DU D.M.T.A.

La SO.N.A.R. étant une Compagnie d'assurances Générales, les affaires maritimes relevaient pour la production du Département Production et pour le règlement du Département sinistres, à l'image de toutes les autres branches (automobile, incendie, responsabilité civile etc...) dont elle traite, exception faite toutefois de la branche vie qui dispose d'une Agence Vie coiffée par le Département Vie. Il faut cependant souligner que l'Agence D de la SO.N.A.R. a pratiquement toujours fait office

d'agence spécialisée dans la branche maritime par le nombre de contrats maritimes qui y sont souscrits, bien que son portefeuille ne s'y limite pas exclusivement.

La plupart des importateurs intéressés à l'assurance maritime sur facultés: tous s'adressaient à cette agence pour la proposition d'assurance, la souscription du contrat, le paiement de la prime. Cette Agence en informait le Département Production chargé de coordonner toutes les activités de production. En cas de sinistres, la déclaration en-était faite à cette agence par l'assuré. Après étude, celle-ci transmettait le dossier avec avis technique au département sinistres pour règlement. Ce Département étudiait le dossier à son tour, avant de le transmettre avec avis technique au Directeur Général qui l'autorisait à accepter ou à refuser le règlement. Le cheminement était long, et il en résultait des retards souvent très importants dans le règlement des sinistres. Les premiers règlements ne sont intervenus qu'au cours de l'année 1977 (trois ans après la création de la SO.N.A.R.) C'est ce qui explique le dépit affiché par les importateurs à l'égard de la SO.N.A.R. qu'ils ne manquent pas d'accabler chaque fois que l'occasion leur en est offerte. Avec la création du D.M.T.A., les choses sont appelées à changer de façon radicale.

PARAGRAPHE 2 : DEPUIS LA CREATION DU D.M.T.A.

Le D.M.T.A. a été créé le 15 JUILLET 1980. Il est chargé à la fois de la production, des études et du règlement des sinistres, marquant ainsi le retrait des affaires maritimes des Départements Production et Sinistres. Sa création a entraîné au niveau de l'Agence D celle d'une sous-section Maritime transports et Aviation à côté des sous-sections Auto, I.A.R.D. Recouvrement des arriérés de primes, qui composent sa section Production (38) Cette sous-section M.T.A. s'occupe de la production sous la supervision du D.M.T.A. auquel elle transmet sans étude préalable ni avis technique, les dossiers de sinistres, pour étude et règlement.

38) l'Agence D se compose de 3 sections. Production, Sinistres, Comptabilité.

Le D.M.T.A. s'est fixé comme objectifs de redonner confiance aux assurés en améliorant la qualité de sa prestation de service, par notamment, un règlement rapide des sinistres en conformité avec les délais impartis dans la police. L'étude du cas de la police d'abonnement souscrite par l'A.G.B. auprès de la SO.N.A.R. permet de se fixer sur cette préoccupation du D.M.T.A.

PARAGRAPHE ETUDE CAS DE LA POLICE d'ABONNEMENT -AGB

Aux conditions particulières (39) il a été indiqué le plein de souscription maximum par navire et par expédition. Il est de deux cents (200) millions. La police est affectée à l'importation par voie maritime de produits d'alimentation Générale et de quincaillerie. Elle est conclue pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduite, avec faculté réciproque de résiliation accordée aux deux parties, moyennant un préavis de trois mois. Les garanties offertes sont là "TOUS RISQUES" et la "F.A.P. sauf" (40) selon les marchandises. Des dérogations aux conditions générales ont été accordées à l'assuré afin qu'il bénéficie d'une couverture la plus large possible. Elles concernent :

1°) Les risques exclus à moins d'une stipulation contraire à l'article 8 du chapitre II "RISQUES EXCLUS" (41) Aux conditions particulières de la présente police, les risques énumérés au A (guerre civile et étrangère, risques politiques) et au C (risques de vol, de pillage et de disparition) de l'article sus-cité, sont garantis moyennant surprime.

39) Voir Annexes conditions générales .

40) Idem 40

41) Idem 40

25

2°) Les sanctions prévues au paragraphe 3 de l'article 32 (42) ne sont pas applicables, puisqu'il est précisé que : " Le défaut de déclaration d'aliment qui serait le résultat d'une omission involontaire ou de retard ne dépassant pas trois mois, n'entraînera pas les sanctions prévues". Toutefois, une surprime de 50 % sera mis à la charge de l'assuré.

Dans le cadre de cette police, il est survenu le 21 JANVIER 1980, un sinistre évalué à 8.419.568 F.CFA. Après toutes les formalités requises, l'indemnisation est intervenue le 31 DECEMBRE 1980 par un montant de 6.141.044. C'est une promesse, car comme nous le disions plus haut, des assurés, dont les dossiers ne comportaient aucun recours, ont attendu trois ans avant d'obtenir leurs indemnités de sinistre qui du reste étaient bien souvent dérisoires.

Cependant, cet exemple n'a qu'un caractère symbolique puisque bien des insuffisances subsistent et devront être rapidement corrigées en raison des nouvelles tendances qui se font jour dans l'assurance maritime des facultés^{importées} en REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN.

43) Idem (40)

CHAPITRE 2 : LES NOUVELLES TENDANCES EN MATIERE D'ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTES IMPORTEES

C'est dans le cadre d'institutions internationales que des tendances nouvelles se sont d'abord manifestées en matière d'assurance maritime sur facultés. Elles ont été par la suite, en application à des résolutions et à des conventions, matérialisées sur le plan interne par des mesures pratiques.

SECTION 1 : AU PLAN DES INSTITUTIONS
INTERNATIONALES

Dans le cadre de la Conférence des Nations-Unies pour le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.), des résolutions ont été adoptées et des conventions élaborées dans le but de permettre aux pays en voie de développement de tirer le maximum de profit de leur commerce extérieur qui tient une place prépondérante dans leur économie.

PARAGRAPHE 1 : APERÇU SUR LA CONFERENCE DES NATIONS-UNIES
POUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT (43)

Elle se charge de l'examen des problèmes de commerce international et de développement. Son institution provient de l'initiative, au cours de l'année 1962, du Conseil Economique et Social des Nations-Unies de convoquer une conférence internationale sur le commerce et le développement, à la suite de la première décennie de développement (1960-1970) dont l'idée avait été lancée deux ans plus tôt, par l'Assemblée Générale des Nations-Unies. Cette conférence s'est réunie en 1964 à Genève. Le rapport présenté à cette occasion par le secrétaire général de la Conférence s'intitulait "Vers une nouvelle politique commerciale en vue du développement économique". Il s'agissait de dégager les grandes lignes d'une action devant aboutir à la croissance économique et sociale des pays en voie de développement, par l'expansion de leur commerce extérieur.

(43) Sur la CNUCED cf "Relations Economiques Internationales"
par A. BARKOUE Fascicule N° 15 Vol. 2. CEEFAP P.97

Après une première partie purement théorique, cette étude a été exclusivement consacrée, dans sa deuxième partie, aux problèmes spécifiques de l'assurance maritime dans les pays en voie de développement pour faire ressortir l'expérience de chacun afin qu'elle ~~enrichisse~~ celle des autres.

Cette étude est venue faire le point, après l'adoption par la CNUCED de la résolution 42 (III) du 17 MAI 1972 sur les assurances et la réassurance et dans laquelle elle recommandait aux pays en développement de "prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurance soient à même de couvrir, en tenant compte aussi bien des intérêts économiques nationaux que des intérêts assurés, les opérations d'assurance requises pour leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur, dans la mesure où cela est techniquement faisable".

La CNUCED invitait aussi entre autres recommandations, les pays sous-développés à prendre toutes les dispositions pratiques en vue d'accroître la participation de leurs marchés nationaux d'assurance, à la couverture de leurs importations et de leurs exportations. Cet appel vise la protection de l'industrie naissante des assurances maritimes dans les pays en voie de développement, contre la concurrence de celles plus expérimentées des pays développés.

La CNUCED s'est également penchée sur les problèmes de transports maritimes (44).

PARAGRAPHE 3 : LA CONVENTION DE LA CNUCED PORTANT
REGLEMENTATION DES TRANSPORTS
MARITIMES INTERNATIONAUX

Il a été adopté en Avril 1974, dans le cadre de la CNUCED, une convention sur le code des conférences maritimes. Ces conférences ont été définies dans le rapport publié par le secrétariat général de la CNUCED sur la question comme des "groupes de compagnies (de navigation maritime) exploitant des routes sur lesquelles, en vertu d'accords fondamentaux, elles perçoivent des taux uniformes,

(44) Lorsqu'en Juillet 1970, au cours de sa 4ème session, la commission des Invisibles et du Financement lié au commerce avait demandé au secrétariat général d'entreprendre une étude sur les assurances maritimes, elle lui avait par la même occasion précisé que cette étude devrait également servir aux besoins du groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes dont le rapport était destiné à la commission des transports maritimes.

repartissent les parcours et les droits d'amarrage et d'appareillage, et mettent en commun les cargaisons et les recettes, cherchant ainsi à éliminer la concurrence des compagnies indépendantes". Elles figurent parmi les premiers cartels qui ont été créés dans le commerce international.

En effet, elles prennent des décisions unilatérales qui ont des répercussions profondes sur les intérêts de la clientèle des transports maritimes ainsi que sur l'intérêt national des pays qu'elles desservent. Des critiques ont été formulées contre ces pratiques des conférences maritimes. Elles peuvent se résumer comme ci-après (45)

- Fixation unilatérale des taux de fret.
 - Limitation du choix du transporteur par les chargeurs qui sont liés aux conférences maritimes par des accords spéciaux.
 - L'admission de nouveaux membres y est difficile.
 - Les conférences maritimes ont souvent en face d'elles des chargeurs individuels ou des pays dont le poids économique est faible.
- Le code de conduite d'Avril 1974 vise à mettre un terme à ces abus. Il a notamment énoncé :

1°) La clé de répartition des cargaisons selon le principe des 40-40-20 à la suite duquel les deux pays intéressés à un échange réservent chacun 40 % du fret à transporter pour leur compagnie de navigation maritime respective, le reliquat, soit 20 %, pouvant être transporté par une compagnie tierce.

2°) Le droit à l'admission de nouveaux membres en leur sein doit être accepté par les conférences maritimes.

L'adhésion des pays de la Communauté Européenne à ce code, en renforce certainement la portée sur le plan international. Mais il reste tout de même limité dans son objet dans la mesure où ses dispositions ne concernent uniquement que le trafic des marchandises diverses. Il en est exclu celui du vrac (pétrole, uranium, phosphates etc...). Cependant, il n'en constitue pas moins un acquis décisif dans la protection de l'industrie naissante des transports maritimes dans les pays en développement.

L'application en droit interne de ce code laisse envisager d'importants bouleversements à la pratique de l'assurance maritime sur facultés importées en République Populaire du Bénin.

(45) "Les transports maritimes, instrument politique de l'histoire économique contemporaine". Mémoire de fin de cycle présenté par TIKANDE Paulin.

S E C T I O N 2 : AU PLAN INTERIEUR A LA REPUBLIQUE POPULAIRE
DU BENIN

C'est l'ordonnance N° 79-49 du 13 SEPTEMBRE 1979 et son décret d'application qui ont pratiquement rendu inévitable l'obligation d'assurance locale des facultés maritimes importées.

PARAGRAPHE 1 : L'ORDONNANCE N° 79-49 du 13 SEPTEMBRE 1979
ET SON DECRET D'APPLICATION

Elle porte règlementation et répartition des ~~ocrgaisons~~ en provenance et à destination du Bénin. Elle fait suite à la convention de la CNUCED sur le code de conduite des conférences maritimes. Référence y est du reste faite dans le dispositif de la dite ordonnance : "Vu la convention de la CNUCED relative au code de conduite des conférences maritimes faite à Genève le 6 Avril 1974 et l'acte d'adhésion à cette convention de la République Populaire du Bénin en date du 27 OCTOBRE 1975...".

Les articles 2 et 3 de l'ordonnance posent le principe de la répartition selon la clé des 40-40-20 : "Sont réservés au pavillon béninois, les droits de transport fixés à 40 % en valeur du fret ou en volume ou en tonnage, de la totalité du fret maritime en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin, quels que soient les ports de chargement ou de déchargement.

Le reliquat des droits et transports sera réparti comme suit :

- 40 % du fret en valeur ou en volume ou en tonnage iront aux navires d'armement des partenaires commerciaux faisant partie des conférences maritimes ou le cas échéant aux armements appliquant les taux homologués.
- 20 % aux armements tiers "

C'est une obligation qui est instaurée par l'ordonnance puisque l'article 4 dispose que : "tous les exportateurs et importateurs installés au Bénin, personnes physiques ou morales, doivent réserver en priorité leur fret maritime à l'armement national béninois à concurrence de 40 % du fret en valeur, en volume ou en tonnage".

Le décret N° 79-240 pris la même date en application de l'ordonnance va encore plus loin en mettant à leur charge en son article 5, l'obligation de "libeller leurs ventes (exportations) en CAF et leurs achats (importations) en F.O.B.". IL se pose alors un problème d'assurance puisqu'aux termes de cet article, le fournisseur béninois doit en plus du fret, soigner l'assurance des marchandises qu'il vend tandis que l'importateur devra prendre en charge le fret et l'assurance des facultés qu'il commande.

Des dispositions ont été prises en vue du contrôle de l'exécution de ces différentes obligations et des sanctions prévues. Les mesures de contrôle sont les suivantes :

- Transmission par la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (CO.BE.NA.M.) et la Société Nationale de Transit et de Consignation (SO.NA.TRA.C.) en tant que consignataires des navires, au Ministère chargé de la Marine Marchande, chaque quinzaine, les manifestes import-export de tous les navires touchant le port de COTONOU.

- Transmission au même Ministère, avant le 15 de chaque mois par les importateurs et les exportateurs exerçant leurs activités au Bénin, de leurs statistiques dechargement du mois précédent.

- Les déclarations en douane relatives à l'embarquement des marchandises ne sont recevables que si elles sont revêtues du visa de la Direction de la Marine Marchande qui pour ce faire, est représentée par la COBENAM dans les ports desservis par ses navires.

Comme sanctions de ces obligations, il est prévu que tout importateur ou exportateur qui ne produirait pas en douane une déclaration revêtue du visa de la Direction de la Marine Marchande, serait tenu du paiement d'une pénalité égale à 15 % de la valeur C.A.F. des marchandises à l'exportation ou de la valeur F.O.B. à l'importation.

L'objectif visé à travers ce train de mesures, est de permettre à la COBENAM et à la SO.N.A.R., toutes relativement jeunes, de tirer profit de l'accroissement du commerce extérieur du Bénin par une prise de participation plus grande dans le transport et l'assurance de nos marchandises, afin d'augmenter leur volume d'affaires.

L'incidence n'en serait que bénéfique pour le pays en termes de balance de paiement, puisque les taux de fret payés à la COBENAM ainsi que les primes d'assurances versées à la SO.N.A.R. viendraient renflouer le poste Biens et Services de la balance, par la limitation des sorties de devises d'une part, et par l'apport de devises à l'Etat d'autre part. Ainsi, pourrait être réduit un tant soit peu, la cherté de nos importations.

Cependant, ces deux textes (l'ordonnance et son décret d'application) risquent de manquer, en matière d'assurance, leurs objectifs s'ils n'étaient complétés par d'autres dispositions réglementaires.

En effet, le fait d'obliger les exportateurs à libeller leurs ventes CAF et les importateurs leurs achats F.O.B. ne constitue en lui-même une fin en soi, car ces obligations signifient tout simplement, aux conditions CAF, que le fournisseur béninois se doit de prendre l'initiative de faire couvrir par une assurance les marchandises qu'il expédie et à en facturer le prix au client, aux conditions F.O.B., que l'importateur béninois se doit de pourvoir lui-même à l'assurance des marchandises qui lui sont expédiées. Mais elles n'imposent pas expressément la souscription d'une assurance auprès de la SO.N.A.R.. Aussi, l'exportateur béninois pourrait-il très bien faire assurer à l'extérieur les marchandises qu'il vend CAF; de même l'importateur béninois pourrait s'adresser lui-même à des compagnies d'assurances étrangères pour faire assurer ses marchandises, seul leur coût lui étant facturé dans ces conditions, par le fournisseur.

Toutefois, il convient de faire remarquer qu'en ce qui concerne les exportations, la pratique observée jusqu'à présent au niveau des plus gros exportateurs comme la Société Nationale des Industries des Corps Gras (SONICOG), est celle de l'assurance à la SO.N.A.R..

Au niveau des importateurs par contre, nos développements antérieurs ont montré la part très infime des importations assurées à la SO.N.A.R. au profit des marchés internationaux d'assurance.

Pour rendre effective en matière d'assurance des facultés maritimes importées, la résolution 42 (III) de la CNUCED dont nous avons précédemment parlé, une décision s'impose qui viendrait compléter judicieusement les dispositions de l'article 2 du décret 79-240 du 13 SEPTEMBRE 1979, prise en application de l'ordonnance N° 79-49 du 13 SEPTEMBRE 1979 portant réglementation et répartition des cargaisons en provenance et à destination du Bénin. Cette décision a été perçue sous forme d'instauration d'une obligation d'assurance locale sur les marchandises importées par voie maritime en République Populaire du Bénin.

PARAGRAPHE 2 : L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTÉS IMPORTEES PAR VOIE MARITIME

Le projet de texte est actuellement en cours d'étude. Son objet sera plus étendu que celui du code de conduite des conférences maritimes puisqu'en plus des marchandises diverses, il réglerait également l'assurance des vrac. Il en résultera un net accroissement du volume d'affaires du marché national d'assurance maritime sur facultés importées, d'autant plus que toutes les marchandises précédemment assurées à l'extérieur devraient l'être désormais sur le marché local. Cependant, les réactions sont différentes selon la partie intéressée à cette obligation d'assurance.

A) AU NIVEAU DES IMPORTATEURS

C'est un coup d'arrêt qui serait porté à toute une pratique caractérisée par le libre choix de l'assureur, et qui permettait de trouver sur les marchés internationaux ce qui manquait au marché national à savoir : taux de prime moins élevés, règlement plus rapide des dommages et pertes. Divers autres avantages commerciaux étaient également accordés par le fournisseur en cas de contrat de vente CAF.

Toutes ces raisons expliquent la réticence avec laquelle les importateurs béninois accueillent l'idée d'instauration d'une obligation d'assurance locale. Leurs inquiétudes se situent sur deux plans : la portée du texte puis l'aptitude de la SO.N.A.R. à faire techniquement et financièrement face à l'obligation d'assurance.

1- DE LA PORTEE DU TEXTE

Les importateurs se demandent si le texte impliquerait en dehors de l'obligation de souscrire à la SO.N.A.R. exclusivement, l'assurance des facultés maritimes importées au Bénin, que toutes les marchandises importées et assurables par la police facultés maritimes de la SO.N.A.R. devraient être sans exception, effectivement couvertes par une assurance. En d'autres termes, mettrait-il fin à la pratique de non-assurance par les importateurs de certaines de leurs marchandises pour des raisons d'économie de trésorerie?

C'est une interprétation extensive qui mérite que l'on s'y attarde un instant, en raison du problème de technique d'assurance qui y est sous-jacent. En effet, plus un assureur dispose de risques dans son porte-feuille, mieux il pourra les compenser grâce à la loi des grands nombres. L'objectif des initiateurs du projet étant d'accroître le volume d'affaires traités sur le marché national, cette considération ne devrait pas être exclue à priori de leurs préoccupations. Cependant, il leur appartiendra d'expliquer en temps opportun, le sens à donner à l'obligation d'assurance, afin d'éviter tout quiproquo lors de l'application du texte.

2- DE L'APTITUDE DE LA SO.N.A.R.

Les importateurs sont sceptiques quant à l'aptitude de la SO.N.A.R. à faire face à l'obligation d'assurance. Leur analyse prend en considération les expériences malheureuses qu'ils y ont connues. Le nombre de dossiers d'avaries et de pertes rejetés, ou dont le règlement n'est pas encore intervenu, ou encore à la suite desquels ils ont obtenu une indemnité jugée insignifiante. De là, à se demander comment la SO.N.A.R. s'y prendrait lorsqu'avec l'instauration de l'obligation d'assurance, le volume d'affaires traité augmenterait, il n'y a qu'un pas qu'ils ont franchi allègrement. Ils ne mesurent pas la portée de la création d'une nouvelle structure au sein de la Direction Générale de la SO.N.A.R., à savoir le D.M.T.A., pour s'occuper spécialement de la branche maritime et hâter le règlement des dossiers.

S'il est exact que des défaillances ont été connues à la Société Nationale d'Assurance en matière de règlement des dossiers, il n'en demeure pas moins vrai que la méconnaissance par les Assurés des principes qui gouvernent l'assurance n'est pas pour arranger les choses.

Bon nombre d'entre eux estiment que le fait d'avoir payé la prime suffit pour ouvrir droit à l'indemnisation en cas de sinistre. Ils ignorent tout du contenu du contrat, de l'étendue de la garantie qui leur est offerte, des risques exclus, de leurs obligations etc... n

En l'absence d'intermédiaires entre eux et l'assureur, ils font plutôt confiance à ce dernier. Et c'est ici qu'apparaît l'importance du rôle qui échoit à la SO.N.A.R., car le mouvement de désertion actuel du marché national au profit de l'extérieur résulte beaucoup plus d'une crise de confiance que d'une volonté délibérée de boycottage. Il appartient à la SO.N.A.R. de restaurer cette confiance en mettant en place les structures adéquates et les moyens nécessaires, afin d'améliorer sa prestation de service.

B) AU NIVEAU DE LA SO.N.A.R.

Il est incontestable que le premier bénéficiaire de l'instauration d'une obligation d'assurance locale des marchandises importées par voie maritime au Bénin est la SO.N.A.R. qui jouit du monopole d'Etat sur le marché national. C'est pourquoi tous les efforts y sont déployés en vue de l'aboutissement du projet de texte. En effet, sans concurrentes, toutes les primes résultant de la souscription des contrats lui reviendraient et elle pourrait constituer d'importantes provisions techniques dont les placements serviraient à l'économie nationale : construction de logements, prise de participation dans des sociétés, prêts en vue du financement de divers projets etc...

Il est d'ailleurs reconnu que dans les pays où l'assurance maritime sur facultés importées a été rendue obligatoire, le volume des primes de cette branche arrive au premier ou second rang de toutes les émissions (47). La branche maritime quitterait ainsi sa position marginale actuelle pour prendre une place prépondérante dans les assurances béninoises.

Mais les tâches en deviendraient dès lors beaucoup plus complexes, réquérant une nouvelle organisation à la SO.N.A.R. en ce qui concerne cette branche. D'un autre côté, elle devra prendre à son niveau les mesures appropriées en vue de la bonne exécution de l'obligation par les Assurés.

(47) cf Etude du secretariat général CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises. P.78

1- LA NOUVELLE ORGANISATION A LA SO.N.A.R.

Elle concerne les structures, le plein de conservation, le règlement des avaries, la prévention des risques.

- Les structures : Un pas décisif a été fait dans ce domaine avec la création du D.M.T.A. chargé de la politique de souscription des contrats, de leur gestion et du règlement des sinistres. Mais cette action devra être renforcée par la création d'une agence maritime compte tenu de la place que la branche est désormais appelée à occuper dans le porte-feuille de la SO.N.A.R., du fait de l'obligation d'assurance. Par ailleurs, la formation d'un personnel qualifié pour cette agence devra être entreprise.

- Le plein de conservation : La conservation de la SO.N.A.R. devra être augmentée dans le plein de souscription retenu par le traité obligatoire signé avec les réassureurs. En effet, le maintien de la situation actuelle se traduirait par une importante hémorragie des affaires vers les réassureurs, et partant vers l'étranger, ce qui hypothèquerait dans une large mesure, les objectifs poursuivis en rendant obligatoire l'assurance locale des marchandises importées. Il faut peut-être rappeler à l'occasion que le plein de souscription à la SO.N.A.R. est de 200 millions de Francs CFA. Le plein de conservation de la Société elle-même en représente les 20 %, les réassureurs se partageant les 80 % restants. Il apparaît que si ce taux n'est pas révisé, l'obligation d'assurance serait une manne que la SO.N.A.R. offrirait à ses réassureurs.

- Le règlement des avaries : Il devra constituer la pierre angulaire de tout le système qui sera mis en place. C'est le règlement rapide des sinistres qui devra asseoir la crédibilité de la société et dissuader les importateurs de toute velléité de contourner l'obligation d'assurance. Pour ce faire, la SO.N.A.R. devra s'organiser de façon à respecter scrupuleusement, les délais de trente jours que lui impose la police pour verser l'indemnité. Comme nous avons eu à le souligner jusqu'à présent, c'est un point extrêmement sensible au niveau des importateurs, car l'inflation jouant, les retards dans le règlement contribuent à dévaloriser en termes de pouvoir d'achat, l'indemnité qui leur est versée.

- La prévention des sinistres : Elle devra être systématique si l'on ne veut pas aboutir à la même situation que celle de la branche automobile où l'augmentation sans cesse continue du taux de sinistres à primes constitue présentement un cauchemar pour les assureurs.

Dans ce cadre, la SO.N.A.R. pourrait financer des conférences de sensibilisation qui regrouperaient en plus des assureurs, les organismes dont les activités sont plus ou moins directement liées à l'assurance maritime : Office Béninois de Manutention Portuaire (OBEMAP), les armateurs, la Société Nationale de Transit et de Consignation (SO.NA.TRA.C.), Société de Transit et de Consignation (SOTRACOB), le Port Autonome de COTONOU (P.A.C.), la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM), étant donné que les aménagements portuaires, le transport, les opérations de déchargement sont des factures de sinistralité élevée.

Par ailleurs, elle pourrait prendre l'exemple sur certains assureurs qui supervisent eux-mêmes le déchargement des marchandises, contrôlent leur entreposage et le transport jusqu'au moment où elles sont livrées au destinataire.

En plus de ces mesures, la SO.N.A.R. devrait s'assurer de la bonne exécution de l'obligation.

2 - LE CONTROLE DE L'OBLIGATION

Il serait relativement plus aisé en ce qui concerne les polices d'abonnement puisque le 4° de l'article 32 des conditions générales de la police d'assurance maritime sur facultés dispose que : "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."

De même, la souscription par les armateurs et les transitaires nationaux de police "tiers chargeurs" facilitera le contrôle par la SO.N.A.R. , car les assurés n'appliquent à cette police que les marchandises que leurs clients leur demandent de faire couvrir par une assurance.

En ce qui concerne les polices au voyage, le contrôle de l'obligation serait plus ardue puisqu'elles ne sont souscrites qu'à l'occasion de commandes sporadiques. Ici intervient le rôle du contrôle des assurances qui serait d'un apport non négligeable pour le contrôle de l'exécution de l'obligation.

C) LE ROLE DU CONTROLE DES ASSURANCES

Le but principal de toute Direction (ou service) du contrôle des assurances est d'exercer le contrôle de l'Etat sur les compagnies d'assurance, dans l'intérêt des assurés, des souscripteurs et bénéficiaires de contrats. Ce contrôle qui s'exerce tout au long de la vie de la société, est à la fois un contrôle sur place et sur pièces.

- Le contrôle sur place est effectué par un corps de commissaires contrôleurs assermentés. Ils examinent la comptabilité des sociétés, les provisions techniques, les placements. Ils dressent un rapport au Directeur des Assurances.

- Le contrôle sur pièces est assuré par la Direction des Assurances. Il porte sur l'agrément des sociétés, les conditions d'assurance (tarifs, documents destinés au public), le transfert de porte-feuille, la liquidation des sociétés défaillantes.

Le contrôle des assurances réglemente également, l'accès à la profession d'assureurs.

Subsidiairement à cette fonction principale, le Contrôle des Assurances peut-être amené à vérifier l'exécution des obligations d'assurance. Ainsi, en matière d'obligation d'assurance de la responsabilité civile du fait des véhicules terrestres à moteur, il en contrôle la bonne exécution en réquerant des utilisateurs, la présentation de l'attestation d'assurance délivrée par les assureurs pour faire la preuve que l'obligation d'assurance a été satisfaite.

Au Bénin, le Service du Contrôle des Assurances qui relève du Ministère des Finances, a limité ses activités à ce second domaine. Sans exagération, l'on peut affirmer que le contrôle vis à vis de la S.O.N.A.R. est inexistant. C'est une solution qui peut porter préjudice aux intérêts des assurés car, bien que société d'Etat, c'est à-dire chargée de la préservation de l'intérêt public, la S.O.N.A.R. est également une société à caractère industriel et commercial. Il a donc des impératifs commerciaux et doit réaliser des bénéfices. Cette préoccupation peut l'inciter à augmenter les tarifs, n'étant limité par aucun garde-fous.

En matière d'obligation d'assurance maritime sur facultés importées, la tentation serait encore plus grande, compte tenu du volume d'affaires à traiter avec l'accroissement des importations du pays. Aussi, le contrôle s'avère t-il nécessaire.

Du point de vue du second aspect du rôle du contrôle des Assurances, il pourrait aider la SO.N.A.R. dans le contrôle de l'obligation en ~~obtenant~~ :

- De l'Administration des Douanes, qu'elle exige de l'importateur, la présentation de la police ou du certificat d'assurance pour le dédouanement.

- De la Direction du Commerce extérieur qu'elle ne délivre des licences d'importation que sur présentation des mêmes documents.

C O N C L U S I O N

=====

L'obligation d'assurance locale des facultés maritimes importées ne constitue pas la panacée au problème de développement des marchés nationaux d'assurances maritimes. Ce n'est qu'une solution parmi tant d'autres. Mais c'est aussi la plus radicale. Comme pour toute décision, il faudrait en éviter une application aveugle. Son succès dépend du pragmatisme et du savoir-faire des Hommes qui seraient chargés de sa mise en oeuvre. C'est l'absence de ces qualités qui fait si souvent qu'une décision qui a connu des résultats satisfaisants dans un pays, peut se conclure par un échec dans un autre.

Aussi, des mesures d'accompagnement s'avèrent-elles indispensables au plan intérieur, car en cours d'application de l'obligation des difficultés se présenteront certainement. Il faudrait alors éviter de la transformer en une mesure tracassière qui découragerait les importateurs et mettrait de ce fait en péril, l'intérêt national, puisqu'à court terme, les importations sont appelées à maintenir leur rythme de croissance, à cause des besoins de l'économie nationale. Parmi ces mesures d'incitation, on peut citer la réduction des droits de douane, la facilité d'obtention de crédits à l'importation etc... Pour que ces mesures ne soient pas détournées de leur but, il sera précisé qu'elles ne s'appliqueraient qu'aux importateurs qui assureraient leurs marchandises à la S.O.N.A.R. C'est dire que la collaboration de tous les services de l'Etat impliqués dans le commerce extérieur du pays doit être recherchée dans la mise en oeuvre de l'obligation d'assurance.

Au plan international, il se pose le problème de la compréhension par les partenaires commerciaux, de l'opportunité de développer le marché national d'assurance maritime. La question se pose spécialement à l'égard des pays développés dont les compagnies d'assurance assuraient habituellement la couverture d'une partie des importations nationales, et qui verraient réduites à l'occasion, leur volume d'affaires traitées. Cette problématique rejoint celle plus large du développement, à savoir si les pays développés ont intérêt à voir les pays

sous-développés accéder au même niveau de développement qu'eux. Des thèses ont été soutenues sur le sujet dont certaines affirment, en se fondant sur l'expérience des relations commerciales entre pays développés, l'avantage que constituerait pour l'économie mondiale, l'échange entre partenaires de même niveau de développement.

EVOLUTION DES COURANTS d'ECHANGE	:	1950 ⁽⁴⁷⁾	:	1969
1°) Des pays développés entre eux	:	100	:	599
2°) Des pays sous développés entre eux	:	100	:	223
3°) Des pays développés vers les pays: sous développés	:	100	:	332
4°) Des pays sous-développés vers les: pays développés	:	100	:	272

Ces idées sont à la base du Nouvel Ordre Economique International prôné par les Nations-Unies et dont réalisation relève beaucoup plus de discours que d'actions pratiques.

C'est que la ^{structuration} structure actuelle du monde entre Centre et Périphérie satisfait les intérêts immédiats des pays développés qui sont les détenteurs des leviers de l'économie mondiale et qui envisagent difficilement de faire des concessions qui pourraient amoindrir leurs avantages.

Il ressort de ces considérations que le développement des marchés nationaux d'assurance ne doit guère emporter leur enthousiasme, quand bien même, par le jeu du nombre, les pays en développement arrivent à faire voter des résolutions qui leur sont favorables, au sein des organisations internationales.

Aussi, la Coopération régionale et sous-régionale reste t-elle à l'heure actuelle l'approche la plus réaliste des problèmes de développement des marchés nationaux d'Assurance.

47) Année de base 1950 (donc indice 100 en 1950) CF Relations Economiques Internationales A. BANKOLE P.31

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

1 - L'ASSURANCE MARITIME DES MARCHANDISES.
ETUDE DU SECRETARIAT DE LA C.N.U.C.E.D./...
(OCTOBRE 1975)

2 - LIVRET GUIDE DE L'ASSURANCE TRANSPORTS.

3 - L'ASSURANCE - THEORIE - PRATIQUE
COMPTABILITE

COMITE DE PROFESSEURS DE L'ENA - 1979

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

CHAPITRE I : LA PRATIQUE ACTUELLE EN MATIERE D'ASSURANCE
MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION..... 8

SECTION 1 : AU NIVEAU DES IMPORTATEURS

PARAGRAPHE 1 : NATURE ET STRUCTURE DES IMPORTATIONS
BENINOISES8

PARAGRAPHE 2 : LES CAPITAUX ASSURES A L'EXTERIEUR.....12

PARAGRAPHE 3 : LES CAPITAUX ASSURES A LA SO.N.A.R. 17

SECTION 2 : AU NIVEAU DE LA SO.N.A.R.....22

PARAGRAPHE 1 : AVANT LA CREATION DU D.M.T.A.....22

PARAGRAPHE 2 : DEPUIS LA CREATION DU D.M.T.A.....23

PARAGRAPHE 3 : ETUDE DU CAS DE LA POLICE D'ABONNEMENT
A.G.B.....24

CHAPITRE II : LES NOUVELLES TENDANCES EN MATIERE D'AS-
SURANCE MARITIME SUR FACULTES
IMPORTEES.....26

SECTION 1 : AU PLAN DES INSTITUTIONS
INTERNATIONALES..... 26

PARAGRAPHE 1 : APERÇU SUR LA CONFERENCE DES NATIONS
UNIES POUR LE COMMERCE ET LE DEVELOP-
PEMENT (C.N.U.C.E.D.).....26

PARAGRAPHE 2 : LA RESOLUTION DE LA C.N.U.C.E.D. EN
MATIERE D'ASSURANCE.....27

PARAGRAPHE 3 : LA CONVENTION DE LA C.N.U.C.E.D. PORTANT
REGLEMENTATION DES TRANSPORTS MARITIMES
INTERNATIONAUX.....28

SECTION 2 : AU PLAN INTERIEUR A LA REPUBLIQUE
POPULAIRE DU BENIN.....30

PARAGRAPHE 1 : L'ORDONNANCE N° 79-49 DU 13 SEPTEMBRE 1979
ET SON DECRET D'APPLICATION.....30

PARAGRAPHE 2 : L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE SUR LES
FACULTES IMPORTEES PAR VOIE
MARITIME.....33

BENIN - IMPORTATIONS PAR PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE

***Années 1974 à 1978**

Pays	Années				
	1974	1975	1976*	1977**	1978**
	<i>Millions de francs c. f. a.</i>				
Europe	22 116,0	27 473,3	31 626,1	36 749,3	39 339,1
<i>C.E.E.</i>	<i>20 314,5</i>	<i>25 196,7</i>	<i>28 687,1</i>	<i>32 877,7</i>	<i>35 504,4</i>
Allemagne (Rép. féd.)	2 696,1	3 159,1	3 620,8	4 954,6	3 717,5
Danemark	123,3	378,4	96,7	780,3	170,7
France	11 715,7	12 026,1	15 653,0	14 088,4	17 190,6
Irlande	1,9	0,8	1,1		
Italie	942,0	594,9	527,0	1 182,7	2 875,3
Pays-Bas	1 754,5	2 634,2	2 740,5	3 580,4	2 684,5
Royaume-Uni	2 457,8	5 255,3	5 152,1	7 671,6	7 935,3
Union belgo-luxembourgeoise	623,2	1 147,9	895,9	619,7	930,5
<i>Autres pays d'Europe occidentale</i>	<i>681,2</i>	<i>1 183,5</i>	<i>1 509,6</i>	<i>2 489,2</i>	<i>2 309,1</i>
dont :					
Autriche	192,5	223,1	473,2	722,5	646,3
Espagne	199,3	589,2	680,6	822,1	392,2
Suède	38,5	67,2	35,3	172,1	152,8
Suisse	224,2	267,1	297,1	500,0	1 059,5
<i>Europe de l'Est</i>	<i>1 120,3</i>	<i>1 093,1</i>	<i>1 429,4</i>	<i>1 382,4</i>	<i>1 525,6</i>
dont :					
Allemagne (Rép. dém.)	80,2	56,7	7,7	422,2	781,5
Hongrie	61,4	62,9	65,0	68,5	45,1
Pologne	473,0	42,3	46,8	142,6	57,0
Tchécoslovaquie	54,2	161,6	122,9	188,4	194,5
U.R.S.S.	422,3	748,1	670,6	425,7	342,8
Afrique	4 917,7	4 557,9	5 068,4	5 185,9	3 231,8
dont :					
Côte d'Ivoire	1 563,2	1 129,0	1 110,6	1 305,4	526,4
Haute Volta	0,4	1,1	0,6	7,1	6,1
Niger	6,0	66,3	3,3	13,3	15,4
Sénégal	768,2	581,5	523,6	539,1	547,7
Togo	159,2	50,5	60,5	103,6	178,5
<i>U.M.O.A.</i>	<i>2 477,0</i>	<i>1 828,4</i>	<i>1 698,6</i>	<i>1 968,5</i>	<i>1 274,1</i>
Cameroun	35,3	55,9	24,5	29,5	20,3
Centrafrique		0,1		0,2	0,5
Congo (Rép. pop.)	59,6	8,7		13,1	5,2
Gabon	15,2	27,7	14,4	6,4	15,5
<i>U.D.E.A.C.</i>	<i>110,1</i>	<i>92,4</i>	<i>38,9</i>	<i>49,2</i>	<i>41,5</i>
Egypte (Rép. Arabe)		4,6	6,5		
Ghana	279,0	310,6	309,1	86,4	15,8
Libye	0,9				503,9
Nigeria	718,2	613,6	696,0	874,7	561,0
Algérie	959,7	1 475,9	1 957,5	2 019,7	477,9
Maroc	308,4	126,1	173,1	90,6	26,8
Tunisie	16,7	23,0	22,6	4,1	0,2
<i>Maghreb</i>	<i>1 284,8</i>	<i>1 625,0</i>	<i>2 153,2</i>	<i>2 114,4</i>	<i>504,9</i>
Amérique	4 191,9	4 201,0	4 567,1	10 061,8	3 823,1
dont :					
Antilles britanniques	862,2	644,1			
Canada	605,1	437,0	224,1	186,1	49,7
Etats-Unis	2 393,2	2 826,1	3 019,1	3 333,0	2 814,2
Trinidad et Tobago			8,6		
Venezuela	237,8	141,6	68,6	23,9	58,6
Asie	4 032,3	5 792,5	8 959,6	8 330,0	13 798,3
dont :					
Chine (Rép. pop.)	1 311,8	1 894,9	1 590,2	985,5	3 167,1
Hong kong	150,9	167,8	582,7	1 155,1	142,0
Inde	101,3	1 334,9	1 953,6	686,4	134,2
Irak	109,5	45,3		0,1	0,6
Iran	173,5	23,3	0,8	26,3	0,2
Japon	1 282,9	1 808,7	3 867,7	3 057,8	2 857,4
Pakistan	37,6	4,6	80,3	345,4	3,4
Taiwan	713,8		328,2	1 548,5	686,7
Australie et Océanie	95,2	18,9	36,6	26,8	19,7
Provisions de bord - indéterminés, etc.	176,8	36,6	270,0		
TOTAL GENERAL	35 529,9	42 080,2	50 527,8	60 353,8	60 212,0

Source : Statistiques officielles du commerce extérieur (Direction des Douanes)

*Chiffres rectifiés. - **Chiffres provisoires.

POLICÉ FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

(Imprimé du 10 août 1968 modifié le 14 septembre 1970)

Loi du 3 juillet 1967. — Le présent contrat est régi par la Loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent. L'attention est spécialement attirée sur les dispositions impératives de la Loi énumérées dans son article 2 et, en particulier, sur celles : des articles 6 et 7 (omissions et déclarations inexactes de l'assuré et déclaration des aggravations du risque survenues en cours de contrat); des articles 10 et 12 (surévaluations frauduleuses); de l'article 13, alinéa 1^{er} (obligation de faire connaître les assurances cumulatives à l'assureur auquel le règlement est demandé); de l'article 32 (déchéance de l'assuré ayant fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre).

SPECIMEN

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE PREMIER. — OBJET ET ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. — Transports assurés.

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien, accessoire d'un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi, dans son ensemble, par les principes qui gouvernent l'assurance maritime et par les dispositions qui suivent.

ARTICLE 2. —

1^{er} Principaux modes d'assurance. — Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions « Tous risques », soit aux conditions « Franc d'avaries particulières sauf (F.A.P. sauf) ». A défaut de stipulation expresse accordant la garantie « Tous risques », elles sont assurées aux conditions « F.A.P. sauf ».

2^o Assurance « Tous risques ». — Dans l'assurance « Tous risques », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements de force majeure.

3^o Assurance « F.A.P. sauf ». — Dans l'assurance « F.A.P. sauf », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement; déraillement; heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art; chute d'arbres; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement; avalanche; foudre; inondation; débordement de fleuves ou de rivières; débâcle de glaces; raz-de-marée; cyclone ou trombe caractérisés; éruption volcanique et tremblement de terre.

4^o Dispositions communes aux deux modes d'assurance. — Sont également aux risques des assureurs les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police ou de les limiter.

Les assureurs garantissent, en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu.

Les risques à la charge des assureurs demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement force de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurance.

5^o Les parties demeurent libres de convenir de tout autre mode d'assurance.

ARTICLE 3. — Chargements sur le pont.

Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions « F.A.P. sauf ». Elles sont couvertes, en outre, moyennant surprime, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, à charge par l'assuré de faire connaître ce mode de chargement aux assureurs dès qu'il en aura eu connaissance.

ARTICLE 4. — Facultés non couvertes et facultés soumises à un régime spécial.

La présente police ne couvre pas les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés et qu'ils n'aient fait l'objet d'une acceptation spéciale.

Les colis postaux, même avec valeur déclarée, ne sont couverts que moyennant convention et primes spéciales.

Les emballages ne sont assurés que « F.A.P. sauf » et à la condition qu'ils aient fait l'objet d'une assurance distincte de celle du contenu.

Pour les facultés sujettes au coulage ou à la fonte, les facultés en sac ou les facultés expédiées dans des récipients susceptibles de se casser, la garantie « Tous risques » ne peut être accordée que si les risques de vol partiel sont couverts ; sur les mêmes facultés, les risques de vol partiel ne peuvent être couverts que si la garantie « Tous risques » a été accordée.

ARTICLE 5. — Facultés chargées sans connaissance.

Lorsque les objets assurés ont été chargés sans connaissance ou sans lettre de voiture ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, les assureurs renoncent à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'assuré et par une attestation du transporteur.

ARTICLE 6. — Clauses du titre de transport.

Les assureurs acceptent les conséquences des clauses des connaissements, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

CHAPITRE II. — RISQUES EXCLUS

ARTICLE 7. — Risques exclus dans tous les cas.

Les assureurs sont affranchis de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

1° Amendes ; confiscations ; mises sous séquestre ; réquisitions ; violation de blocus ; contrebande ; commerce prohibé ou clandestin ; dommages-intérêts ; saisies conservatoires, saisies-exécution ou autres saisies, les assureurs demeurant également étrangers à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les objets assurés.

2° Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

3° Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit, insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.

4° Retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés ; différences de cours ; frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries ; frais de magasinage, de séjour ou tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2 ; préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.

5° Dommages causés par les objets assurés à d'autres biens ou personnes.

6° Sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

ARTICLE 8. — Risques exclus à moins de stipulation contraire.

Sauf convention et primes spéciales, les assureurs sont également affranchis des risques suivants et de leurs conséquences :

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.

Il est précisé que, s'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

B. — 1° Piraterie.

2° Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques.

3° Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

C. — Risques de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

CHAPITRE III. — TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS

ARTICLE 9. —

1° **Durée des risques.** — Les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérées 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.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie des assureurs dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, sauf convention et surprime spéciales, excéder un délai de trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre véhicule de transport ; ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

2° Ports de La Plata. — Pour les marchandises débarquées dans les ports de La Plata, le risque d'incendie cessera à l'arrivée des facultés assurées en magasins, entrepôts, docks publics ou privés, douanes, etc... et, au plus tard, dans les dix jours de la mise à terre dans lesdits ports, si l'entrée dans ces différents endroits n'a pas eu lieu dans ce délai.

ARTICLE 10. — Prise de livraison anticipée.

Toute prise de livraison des objets garantis effectuée par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre, fait cesser les risques pour les assureurs.

ARTICLE 11. — Prolongation de la durée du voyage assuré.

Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, sans surprime en cas d'escales directes, et éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escales, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police.

CHAPITRE IV. — VALEURS ASSURÉES

ARTICLE 12. —

1° **Quotités de surévaluation autorisées.** — Nonobstant toutes valeurs agréées, les assureurs peuvent, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20 %.

La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

2° **Valeur à destination.** — Si, toutefois, le réclamateur établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie au paragraphe précédent, est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les Pouvoirs Publics ou les Groupements qualifiés ou, à défaut, par les courtiers assermentés.

3° **Facultés vendues.** — Si l'assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

4° **Déclaration définitive de valeur après sinistre.** — Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement en vertu des trois paragraphes ci-dessus, ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'assuré pour les expéditions antérieures de même nature.

CHAPITRE V. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

ARTICLE 13. — Prime.

La prime entière est acquise aux assureurs dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains des assureurs au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie. Elle est valablement payée entre les mains du courtier-juré.

ARTICLE 14. — Taxes, droits et impôts.

Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

ARTICLE 15. — Renseignements relatifs à l'expédition.

L'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous renseignements utiles relatifs à l'expédition.

Il doit notamment leur faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et leur déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 35, les expéditions par navires visés aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse, et sous réserve de ce qui est dit à cet article 35 pour les polices d'abonnement.

ARTICLE 16. — Mesures conservatoires, sauvetage, recours.

1° Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'on puisse opposer aux assureurs d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de leur responsabilité.

Les assureurs peuvent, notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir eux-mêmes à la réexpédition des objets assurés à leur destination, l'assuré devant leur prêter son plein concours, notamment en leur fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

2° L'assuré doit également prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

3° L'assuré est responsable, dans la mesure du préjudice causé aux assureurs, de sa négligence ou de celle de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés, représentants ou ayants droit, à prendre les mesures conservatoires prévues au présent article.

4° Toute indemnité reçue de toute personne responsable et devant profiter à l'assuré, à l'expéditeur, au destinataire ou à leurs représentants ou ayants droit, viendra en déduction des sommes dues par les assureurs, dans la proportion des intérêts respectifs de chacun.

ARTICLE 17. — Subrogation.

Les assureurs qui ont payé l'indemnité d'assurance sont subrogés dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

CHAPITRE VI. — CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 18. — Constatations contradictoires.

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser, pour les constatations, aux commissaires d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France et, à leur défaut, à ceux du Lloyd's de Londres, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. A défaut de Commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser au Tribunal de Commerce dans les ports français, ou au Consul de France dans les ports étrangers; à leur défaut, à l'autorité locale compétente.

Les assureurs sont en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le Commissaire d'avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention du Commissaire d'avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par les assureurs si les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert et ce, alors même qu'ils seraient tenus de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée.

ARTICLE 19. — Délai pour les constatations.

Les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer les constatations prévues au premier alinéa de l'article 18 dans les trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées, à destination, du navire transporteur ou autre véhicule de transport. Ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Cependant, lorsque, exceptionnellement, le séjour à destination aura été couvert pour une durée supérieure à ces délais de trente ou de quinze jours, le délai prévu pour les constatations sera prolongé jusqu'à l'expiration du délai assuré.

Les délais prévus aux deux alinéas qui précèdent seront prolongés de trois jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois jours avant leur expiration.

CHAPITRE VII. — RÈGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 20. — Mode de règlement.

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardreau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et par pour-compte.

ARTICLE 21. — Détermination du montant incombant aux assureurs.

1° L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt et la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

2° Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant aux assureurs au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3° Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où les assureurs jugent utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge des assureurs, si les avaries constatées sont elles-mêmes à leur charge, alors même qu'ils seraient tenus de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée du tout, et ce, par dérogation à l'article 27 ci-après. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

ARTICLE 22. — Franchise.

La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge des assureurs.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5 %). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 3° de l'article 2 seront réglées sans franchise sur tous colis autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avarie commune.

ARTICLE 23. — Contributions d'avarie commune.

1° Les contributions d'avarie commune incombent aux assureurs proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge; la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'assuré à titre de contribution.

2° Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par les assureurs dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation des assureurs devra demeurer finalement la même que s'ils avaient attendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par les assureurs s'engagent solidairement à leur en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à leur verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telle qu'elle ressort du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires.

ARTICLE 24. — Délaiement.

1° Le délaiement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas qui suivent :

a) En cas de perte sans nouvelles : au long cours, après trois mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après six mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire ; au cabotage, après deux mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après quatre mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire.

Ces délais courent de la date des dernières nouvelles et la perte, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date de ces nouvelles.

L'assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire transporteur et de sa non arrivée.

S'il est apporté par les circonstances obstacle à la transmission normale des nouvelles, les délais ci-dessus ne courent pas et le délaiement ne sera pas recevable tant que durera cet empêchement.

b) Dans le cas de vente pour cause d'avarie matérielle des objets assurés par suite d'un événement couvert, ordonnée ailleurs qu'au point ou au port de départ ou de destination de la marchandise, à moins que le navire transporteur, après avoir quitté le port de départ, n'ait été contraint d'y rentrer en relâche.

c) Dans le cas où, par suite d'un événement couvert, le navire transporteur serait reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage si, passé les délais fixes ci-après, les objets assurés n'ont pas pu être transportés à destination, ou, tout au moins, n'ont pas commencé à être rechargés à cet effet sur un autre navire ou un autre véhicule de transport.

Ces délais sont : de quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles d'Europe, ou sur le littoral de l'Asie ou de l'Afrique bordant la Méditerranée ou la Mer Noire, ou enfin sur les côtes ou îles de l'Atlantique hors d'Europe ; de six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par l'assuré aux assureurs.

Si l'événement est survenu en un point où la navigation a été interrompue par la glace ou par une autre cause quelconque, les délais ci-dessus seront prolongés du temps pendant lequel l'accès de ce lieu aura été notoirement empêché.

d) Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, le montant à la charge des assureurs des dommages ou pertes matériels résultant d'un événement couvert est déterminée comme il est dit aux articles 18 à 21, atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

2° En notifiant le délaiement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

3° Dans tous les cas donnant lieu à délaiement, les assureurs, auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaiement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

Toutefois, les marchandises radioactives ne pourront faire l'objet que d'un règlement en perte totale sans transfert de propriété.

ARTICLE 25. —

1° Paiement de l'indemnité d'assurance. — Les indemnités dues par les assureurs sont payables comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces, sans qu'il soit besoin sur ces documents.

2° Compensation avec les primes. — Lors du paiement des sommes incombant aux assureurs, toutes primes dues par l'assuré sont compensées avec l'indemnité due par eux.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmis à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, les assureurs ne pourront compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant, mais cette compensation ne sera opposable au tiers porteur d'un avenant documentaire que si la possibilité de la compensation en cas de non-paiement de la prime afférente à cet avenant a fait l'objet d'une mention expresse sur l'avenant même.

ARTICLE 26. — Prescription.

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues à l'article 35 de la loi 67-522 du 3 juillet 1967 et à l'article 9 du décret 68-64 du 19 janvier 1968 sur les assurances maritimes.

ARTICLE 27. — Limitation des engagements des assureurs.

Il n'existe aucune solidarité entre assureurs, chacun d'eux n'étant engagé, sur le montant de l'indemnité leur incombant, qu'au prorata de la somme par lui couverte sur les objets assurés, laquelle forme, dans tous les cas, la limite de ses engagements.

Sous la seule réserve de ce qui est dit au dernier alinéa de l'article 18 et au paragraphe 3 de l'article 21, l'assureur ne peut pas être tenu de payer au delà et il en est ainsi, sauf pour les polices d'abonnement, alors même que la valeur d'assurance n'aurait été indiquée par l'assuré qu'à titre provisoire.

CHAPITRE VIII. — NULLITÉ OU RÉSILIATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE 28. — Risques non commencés dans les deux mois.

Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

ARTICLE 29. —

1° Non-paiement d'une prime échue. — En cas de non-paiement d'une prime échue, 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, s'il s'agit d'une police d'abonnement, 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 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 que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, 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 que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, 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, de règlement judiciaire ou de déconfiture d'un assureur, l'assuré a, à l'égard de cet assureur, la faculté d'exercer les droits conférés aux assureurs par le paragraphe 2 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 de l'article 26 du décret-loi du 14 juin 1938, 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 la police ou 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 la police ou à l'avenant transmis audit tiers.

ARTICLE 30. —

Présomption de connaissance immédiate des nouvelles concernant les objets assurés. — Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après l'arrivée des objets assurés ou du navire ou autre véhicule transporteur ou après un sinistre les concernant est nulle si la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, et sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par les assureurs.

Le présent article ne s'applique à la police d'abonnement que pour les aliments en risque au moment de sa souscription et pour les aliments prévus à l'alinéa b du premier paragraphe de l'article 32.

CHAPITRE IX. — COMPÉTENCE

ARTICLE 31. —

1° Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs, même en cas de pluralité des défendeurs ou d'actions en garantie, ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit. Toutefois, la Compagnie qui a souscrit le contrat par un agent ou un mandataire peut être également assignée devant le Tribunal de Commerce du lieu de son siège social.

2° Si plus de la moitié de la valeur d'assurance des objets assurés a été souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

3° L'assuré, même non commerçant, pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.

CHAPITRE X. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 32. — 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 ; ce délai est réduit à trois jours (dimanches et jours fériés non compris) pour les voyages au cabotage français.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pouvoir 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.

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.

ARTICLE 33. — Trajets par chemins de fer préliminaires au voyage maritime.

L'assuré est dispensé de déclarer les trajets par chemin de fer du premier point de départ des facultés assurées à leur premier port d'embarquement sur le navire transporteur, lorsque ces trajets s'effectuent à l'intérieur de la France, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de l'Italie, du Luxembourg, du Royaume Uni ou de la Suisse.

ARTICLE 34. — Accumulation des objets assurés.

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 27, 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 responsables 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 bordées 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 35. — Navires transporteurs.

1° Les taux de prime fixés d'autre part ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur navires en fer ou en acier, naviguant à la vapeur ou exclusivement à l'aide de moteurs et cotés comme suit à l'un des Registres ci-après, âgés de moins de 15 ans ou qui, âgés de plus de 15 ans mais de moins de 30 ans, appartiennent à des lignes régulières :

Bureau Veritas 3/3 I.I.

Lloyd's Register 100 A.I.

American Record A.I.

British Corporation B.S.

Register of Shipping of the U.R.S.S.

Germanischer Lloyd 100 A.

Japanese Corporation N.S.

Norske Veritas I.A.I.

Registro Italiano 100 A.I.I.

à la condition que ces navires effectuent la navigation pour laquelle ils sont cotés.

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 fixées à l'avance.

2° Des primes spéciales sont à fixer pour tous chargement effectués :

a) sur tous navires n'entrant pas dans les conditions ci-dessus ;

b) sur tous navires affrétés, âgés de plus de 15 ans, alors même qu'ils seraient exploités sur des lignes régulières ;

c) sur des navires de nationalité argentine, brésilienne, chilienne, grecque, libanaise, libérienne, panaméenne, péruvienne, turque ou uruguayenne, quels que soient leur cote ou leur âge.

Il en est de même pour les navires ayant battu pavillon grec et quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, s'ils appartiennent à des armateurs grecs ou sont gérés par des personnes de nationalité grecque ;

d) sur des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tx.

3° Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteur auxiliaire ne seront couverts que moyennant convention spéciale.

ARTICLE 36. — 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 37. — Polices à alimenter.

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

ARTICLE 38. — Lorsque, par application de l'article 6, alinéa 2, ou de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes, il y aura lieu de faire supporter par l'assuré, dont la bonne foi a été établie, une réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance, soit pour omission ou déclaration inexacte de nature à diminuer sensiblement l'opinion des assureurs sur le risque, soit pour non déclaration aux assureurs dans les 3 jours d'une modification survenue en cours de contrat d'où il est résulté une aggravation sensible du risque, tout litige entre les parties sur l'importance de ladite réduction sera tranché par arbitrage. Sera également tranché par arbitrage tout litige relatif au point de savoir si les assureurs eussent refusé de couvrir les risques s'ils les avaient connus exactement (article 6, alinéa 2, précité).

A cet effet, et faute par les parties de s'être entendues sur le choix d'un arbitre unique, chacune d'elles désignera un arbitre et, si les deux arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la décision à rendre, ils désigneront un troisième arbitre, lequel, à défaut d'accord sur son choix, sera, à la requête de la partie la plus diligente, nommé, par voie de référé, par M. le Président du Tribunal de Commerce, prévu à l'article 31 des conditions générales. L'arbitre ou les arbitres auront les pouvoirs d'amiables compositeurs dans leur mission définie au premier alinéa du présent article.