

VI-10

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

B.P. 1575 YAOUNDE

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 - 1984

AVARIES ET MANQUANTS DANS LE TRANSPORT DE FACULTES MARITIMES

- ESQUISSES DE SOLUTIONS -

MEMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
DE L'I.I.A. de Yaoundé

Présenté par:

M. YAPI ACHI Basile

Juin 1984

Sous la direction de

M. TAKAM Gabriel

Chef de Département Maritime

SOCAR - DOUALA

KV

11

A tous mes proches,
A mes parents,
Et à tous ceux qui m'ont aidé et m'aideront
sur ce long et tortueux sentier qu'est la vie.

Achi Basile.

- 1 -

PLAN D'ETUDE

INTRODUCTION

Paginat

Chapitre 1 : Avaries particulières et manquants - prise en charge par les assureurs facultés.

Section 1 : Avaries particulières au café et au cacao

- 1 - Définition de la notion d'avaries (stricto sensu).
- 2 - Evénements générateurs d'avaries au café et au cacao
 - A - Avaries à la cargaison par buée de cale.
 - B - La mouille d'eau (avaries par)

Section 2 : Pertes de poids et quantités.

- 1 - Freinte de route
- 2 - Pertes de poids et quantités

Chapitre 2 : Moyens pour limiter les risques de l'assureur et conserver ses recours.

Section 1 : La prévention.

- 1 - Le conditionnement
 - A - l'emballage
 - B - Stockage avant mise à bord - conteneurisation
- 2 - Le moyen de transport.

Section 2 : Les mesures conservatoires.
Franchise et vente CAF

- 1 - Mesures conservatoires
- 2 - Franchise et vente CAF

Conclusion

INTRODUCTION

Le rôle du transport maritime dans l'économie de nos pays en développement est plus que primordial.

En effet, l'essentiel de nos produits primaires sont exportés par voie maritime vers les pays industrialisés.

Le choix de cette voie se justifie par le fait qu'elle permet l'acheminement de marchandises en gros volume. Ce qui denote pourquoi la voie maritime est préférée à la voie Aérienne (sauf pour les envois express). Cela est vrai autant pour les pays qui ont une ouverture naturelle sur la mer que ceux qui n'en ont pas.

Les marchandises voyageant par mer sont soumises à des risques qui entraînent des pertes de revenus non négligeables pour l'exportation, l'acheteur et l'Etat (tout revenu d'un particulier génère toujours un impôt au profit du fisc).

Doù la nécessité de déterminer à qui incombera la réparation de la perte.

Le transporteur maritime, pour sa part, a bien essayé de dégager sa responsabilité en insérant systématiquement dans le contrat de transport des clauses limitatives ou exclusives de toute responsabilité.

Mais, la loi Française du 2 Avril 1936, reprenant les dispositions de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 (convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement) a renversé la tendance en venant au secours des chargeurs.

La responsabilité du transporteur maritime reste le principe. Si ce dernier veut se dégager, il devra prouver l'un des six cas exceptés par la loi Française dans son article 4. Souvent, ce ne sont pas les parties au contrat de transport à savoir le transporteur et le chargeur (ou leurs mandataires) qui discutent des problèmes de remboursement des dommages causés mais les assureurs.

Ces derniers se substituent aux parties pour la prise en charge financière des risques courus par l'expédition.

Cette prise en charge n'est pas sans inconvénient pour la société d'assurances et même pour l'économie en général.

Ainsi pour la seule société Camerounaise d'Assurance et de Réassurance, le montant des sinistres payés s'élève chaque année à plus de la moitié des primes émises pendant l'exercice.

En 1981, pour 1.020.131.837 de primes acquises à l'exercice, 422.431.000 de sinistres ont été payés. Pour 1982, les chiffres sont de 1.144.120.251 et 525.991.277. "La tendance reste la même au niveau macroéconomique" Le marché Camerounais a versé 2.050.813.411 FCfa de sinistres pour 4.260.883.710 de primes. De plus, il ne faut pas se leurrer en admettant que les assureurs ont pour bénéfice l'autre moitié des encaissements. Il reste les provisions pour sinistres à payer.

En 1981, la Socar a émis 1.020.131.837 F Cfa de primes et prévu de dépenser 837.090.058 pour les sinistres à charge soit plus des 3/4. Pour la somme restante, il faut penser aux frais généraux. Il s'établit donc une recherche constante d'équilibre en vue de la réalisation éventuelle de bénéfice, la société d'assurance ayant en vue en général la réalisation de bénéfice en présentant l'opération d'assurance.

Il nous a paru donc nécessaire de présenter les avaries particulières et manquants qui surviennent aux facultés maritimes et les solutions qui peuvent être envisagées pour limiter les débours des assureurs.

Notre exposé sera circonscrit au café et au cacao marchandises qui constituent la majorité (en volume et en valeur) des produits exportés et dont le transport n'est pas sans causer de problème (ces marchandises présentent la particularité d'être expédiées en sacs, ce qui les soumet beaucoup aux avaries et manquants). Ainsi, nous nous proposons dans un premier chapitre de traiter des avaries et manquants et de leur prise en charge par les assureurs facultés dans le cadre de garanties "tous risques" et F.A.P. sauf

Dans un deuxième chapitre, nous examinerons les solutions qui peuvent être proposées pour limiter les dommages et conserver le recours des assureurs.

CHAPITRE 1 : Avaries particulière et manquants. Prise en charge par les assureurs facultés.

Julien Le Clère cite l'article 403 du code de commerce qui énonce les causes d'avaries susceptibles d'atteindre la cargaison.

Parmi celles ci, il y a "le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre..... les frais faits pour les sauver..... et en général, les dépenses faites et le dommage souffert.....pour les marchandises seules depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement"

Il convient de se demander si l'assureur facultés prendra en charge tous les risques découlant de cette définition extensive. l'article 2 des conditions générales de la police Française d'assurance maritime sur facultés (Imprimé du 17 Août 1944 modifié le 1er Janvier 1947 et le 1er Juillet 1960) dans ses paragraphes 2 et 3 donne une définition assez restrictive et précise des risques qui sont à la charge des assureurs facultés.

Ces textes disposent que dans l'assurance "tous risques" de même que "F.A.P ~~sauv.~~" "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"

il faut en premier lieu remarquer que l'assureur facultés ne répond pas des dommages immatériels - Il s'agit de dommages matériels En deuxième lieu, les conditions générales sont précises - Elles parlent d'une part de dommages et pertes matériels et d'autre part de perte de poids ou de quantités.

Nous verrons donc successivement les avaries particulières, les pertes de poids et quantités des marchandises en sacs.

SECTION 1 : AVARIES PARTICULIERES AU CAFE ET AU CACAO

Nous nous proposons des développements assez brefs dans un premier paragraphe sur la notion d'avaries.

Dans un deuxième paragraphe, nous nous intéresserons aux événements générateurs d'avaries au café et au cacao.

1 - DEFINITION DE LA NOTION D'AVARIES (Stricto sensu)

L'avarie en tant qu'institution juridique se trouve consacrée par toutes les Législations. Dans le digeste au titre "de lege Rhodia de Jactu" instituant une procédure de contribution en cas de jet de marchandises à la mer, le mot avarie apparaît pour la première fois. Or pendant plusieurs siècles, ce texte est resté un document fondamental en ce qui concerne le jet à la mer - depuis l'antiquité jusqu'à la fin du 19^e siècle, la navigation étant généralement effectuée par des vaisseaux de transport construits en bois, de fréquentes voies d'eau se déclaraient et la seule solution pour alléger le navire résidait dans le jet à la mer des marchandises. Que ce soit au plan commercial ou au plan juridique, le jet avait pour fonction de sauver le navire et la cargaison et constituait en ces temps l'avarie commune essentielle pratiquée par les marins.

L'avarie commune a pris un développement certain à partir de la fin du moyen âge lorsque se développe la navigation commerciale et naît l'idée d'associations d'intérêts entre le navire et le cargaison.

A partir de 1681 (ordonnance de 1681), la distinction commence à être faite entre les "avaries particulières" et "les avaries grosses". Le code de commerce reproduit assez mal les dispositions de l'ordonnance de 1681 mais consacre la distinction "avaries particulières/ avaries grosses". Deux textes importants sont venus par la suite modifier le régime des avaries particulière - la loi du 15/7/1915 qui a modifié l'article 407 du code de commerce insère le régime légal de l'abordage. Au plan de la responsabilité en matière d'avaries et manquants, la loi Française du 2/4/1936, reprenant la convention de Bruxelles de 1924 a introduit des règles qui ont donné lieu à de vives critiques.

Dans son acceptation actuelle, l'avarie se définit comme "le dommage survenu à un navire ou aux marchandises qu'ils transporte" (le Petit Robert) Dans le cadre de notre exposé, nous nous intéressons au cas d'avaries particulières survenues aux marchandises.

2 - ÉVÉNEMENTS GÉNÉRATEURS D'AVARIES AU CAFÉ ET AU CACAO

L'article 405 du code de commerce donne une énumération des événements susceptibles de causer avaries à la cargaison tels que l'entrée d'eau de mer ou de pluie dans les cales, le mauvais arrimage, la faute dans la manoeuvre du navire ou de ses appareils.

Les conditions générales dans l'article 2, paragraphe 3, énumèrent les mêmes événements comme causes des avaries pouvant être prises en charge par les assureurs dans le cadre des garanties FAP ~~sau~~^s ou tous risques selon le cas.

Ainsi, nous pensons que les deux définitions données par le code de commerce et par les conditions générales se rejoignent car traitant des mêmes notions. Nous allons donc définir et expliquer quelques uns des événements générateurs d'avaries au café et au cacao.

Les deux produits de base sont soumis à deux risques importants.

- D'une part l'humidité
- D'autre part les insectes

Nous avons écarté le cas des insectes dans ces développements préliminaires afin de nous consacrer à l'influence de l'humidité. Notons en passant que l'action des insectes n'est pas garantie en principe par la police que nous étudions. Mais il peut arriver que par convention expresse les parties au contrat d'assurance (chargeur - assureur) décident de couvrir un tel événement.

En ce qui concerne le café et le cacao, nous avons retenu deux éléments directement issus de l'humidité et qui avarient les facultés.

Il s'agit de la buée de cale et la mouille d'eau.

A - LES AVARIES A LA CARGAISON PAR BUEE DE CALE

Le tribunal de commerce de la Seine dans une décision rendue le 19 Janvier 1955 et repertoriée au DMF55 - 551 (droit maritime Français) rapportée par Julien Le Clère définit dans un attendu concis et bref la buée de cale "Attendu qu'on entend traditionnellement par avaries de buée de cale ou "sweat damage", les dommages qui résultent de la condensation de la vapeur d'eau sur les parois froides des cales d'un navire qui retombe en eau sur les marchandises et les avarie ..."

Le phénomène est le suivant.

Les sacs de cacao ou de café sont chargés dans le navire et empilés le long des parois des cales.

Ces sacs sont donc en contact étroit avec les parois métalliques des cales. Or, il se trouve que par insuffisance d'aération des cales, il se forme de la vapeur d'eau consécutive aux gazs dégagés par les produits. Les parois du navire étant souvent les seules surfaces froides en ces lieux la condensation s'y effectue et des gouttelettes d'eau se forment, coulent le long de ces parois et mouillent les sacs qui sont en contact avec elles.

La conséquence de cette mouille est qu'elle apporte de la moisissure sur les produits qui perdent leur valeur marchande en totalité (marchandises inutilisables) ou partiellement (cas de dépréciation décidée par l'expert).

Les assureurs facultés ^mprérent en charge les avaries consécutives à la mouille par buée de cale dans le cadre de la garantie tous risques.

Après indemnisation de l'assuré, ils exercent un recours contre l'armateur car ~~on~~ le tient, pour responsable.

Il ne pourra se dégager qu'en prouvant la force majeure ou le vice propre de la marchandise.

La cour de Rouen a jugé "qu'il résulte du rapport de cet expert que la cause essentielle de l'avarie est la buée de cale qui a été provoquée par la différence de température de cette cale avec la température extérieure et les brusques variations de celle ci.

"...Attendu que ni cette baisse de température ni la buée de cale qui en est résultée ne constituent des faits imprévisibles et qu'il pouvait y être remédié par une ventilation efficace et un vaigrage suffisant de la cale..."

Les facultés couvertes en tous risques seront sujettes à indemnisation car les tribunaux admettent difficilement la force

^{majeure}
En ce qui concerne le vice propre de la marchandise, le problème reste posé car il fait appel non seulement à l'état des facultés mais aussi au défaut d'emballage.

Qu'en est-il dans le cadre de la garantie FAP ~~sauf~~ ?

B - LA MOUILLE D'EAU (avaries par)

A l'origine de la mouille du café et du cacao, on trouve la mouille par eau douce et la mouille par eau de mer.

La mouille par eau douce se rencontre souvent en période de pluies. Les facultés prêtes à être embarquées ou en cours d'embarquement sont soumises à ce risque de manière assez fréquente.

Il se peut qu'au cours des opérations d'embarquement survienne une pluie (et l'on sait combien de fois elles sont soudaines et très fortes).

Il s'ensuit qu'au bout de quelques minutes les sacs sont mouillés, avariant à la longue le produit.

La mouille par eau de mer par contre peut provenir d'une voie d'eau. Ainsi les parois d'une cale peuvent être percées et l'eau de mer peut suinter, mouillant les sacs.

De même lorsque le navire est à quai, on ouvre les canalisations afin de laisser s'écouler l'eau de mer. Il peut arriver qu'on ait oublié de fermer une ou deux canalisations et que l'eau de mer arrive par leur biais aux produits.

Dans tous les cas de mouille par eau, l'assureur facultés est-il amené à indemniser le chargeur ?

Il se pose d'abord un problème de détermination de l'événement à l'origine de la mouille.

Pour ce faire, on procède à des tests ~~ou nitrate~~ s'il ya réaction, c'est que la mouille provient de l'eau de mer - s'il n'y a pas de réaction la mouille est d'eau douce.

En cas de mouille d'eau plusieurs hypothèses peuvent se présenter. Il faut alors déterminer l'état d'évolution des moisissures.

Si elles ont vécu et se sont développées avant l'embarquement, il faudrait rechercher la responsabilité du chargeur.

Si elles ont vécu et se sont développées pendant le voyage la responsabilité du transporteur peut-être recherchée.

Il lui sera difficile de se dégager de cette présomption de responsabilité à moins de prouver l'un des deux ^{cas} exceptés dont nous faisons état supra.

L'assureur demeure tenu dans ~~les~~ cas de mouille d'indemniser l'assuré ayant d'effectuer d'éventuels recours. Il s'agit dans le cadre de la garantie tous risques ou FAP ~~sauf~~ de la mouille consécutive aux événements énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 des conditions générales.

Il s'agit de la mouille consécutive à une voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche.. , rupture de digues ou de conduite d'eau...

Les frais engagés par l'assuré "en vue de préserver les objets assurés d'un dommage" sont garantis.

D'autres événements sont parfois à la charge des assureurs facultés. Il s'agit des pertes de poids et/ou de quantités.

Section 2

PERTE DE POIDS ET QUANTITÉS

Cette section se justifie par le fait qu'il n'y a pas nécessairement pertes quantitatives (en poids ou en volume) à la suite d'avaries.

Et de telles pertes quantitatives sont garanties au titre de la police citée en référence. Ces préalables étant posés, deux séries de pertes quantitatives peuvent être repertoriées : Les pertes totales ou disparitions et celles provenant de soustraction malhonête ou vol. Nous avons choisi de nous pencher sur les pertes quantitatives partielles du vol (les moyens de lutter contre cela étant traités brièvement au chapitre 2).

Nous nous proposons d'étudier d'abord la freinte de route puis les pertes de poids et/ou de quantités proprement dites.

1 - FREINTE DE ROUTE

C'est une conséquence de la nature même des marchandises. Elle se définit comme "la perte de volume ou de poids subie par certaines marchandises pendant la fabrication ou en cours de transport."

Les circonstances propres à créer une freinte de route aux facultés sont nombreuses mais nous retiendrons en ce qui concerne le café ou le cacao la pulvérencence qui a lieu en cours de transport. En effet, au cours du voyage, les grains de cacao ou de café en sacs ont tendance à subir un frottement ce qui produit une certaine poudre ou de très petites parcelles ou miettes.

Ces parcelles ou miettes n'ont, en soi, aucune valeur commerciale et ne peuvent donc être vendues par le réceptionnaire de la marchandise.

Ce manque à gagner que constitue la freinte peut-il faire l'objet d'une assurance ?

L'effritement de la marchandise en cours de transport, c'est à dire son inaptitude à supporter les risques ordinaires du voyage, est un événement normal.

L'assureur facultés ne peut donc promettre en principe d'indemniser le chargeur si cet événement survient. Les assureurs facultés ne sont donc pas tenus des conséquences de la freinte de route sur le café et le cacao. Qu'en est il du transporteur ?

Il est tenu conformément à l'article 4 de la loi Française du 2/4/1936 "pour toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes avaries ou dommages proviennent... de déchet de route en volume ou en poids dans la mesure des tolérances d'usage aux ports destinataires"

La freinte est toujours un pourcentage par rapport au lot de produit en sacs pesés. Il varie selon les ports destinataires. Dans certains ports on peut admettre comme normal un taux allant jusqu'à 0,3% du poids total de colis lorsque les sacs sont bien fermés à l'arrivée alors que dans d'autres, on admet 0,2% du poids total du lot ou colis embarqué. La fixation de tels taux incombe souvent aux chambres de commerce concernant les marchandises faisant l'objet d'un marché officiel tels le sucre, le café ou le cacao.

Toutefois même dans cette limite, le destinataire peut faire la preuve que la freinte n'est pas normale mais due à une faute du transporteur ou de ses préposés - Le transporteur sera tenu à indemnisation si cette preuve est admise. De même, il sera tenu d'indemniser le destinataire si la perte en volume ou en poids dépasse le taux de freinte admis. Mais que se passe-t-il dans le cas où la freinte reste dans les limites d'usage ? Le chargeur ne peut-il prétendre à aucune indemnisation ?

Si le principe reste la non garantie par les assureurs facultés de la freinte normale de route, cette règle connaît cependant des assouplissements.

L'assureur facultés peut ainsi convenir par une disposition particulière de couvrir le taux normal de freinte admis en usage dans le ou les ports destinataires.

Exemple - Si l'usage au port de Bordeaux est d'admettre comme taux normal de freinte 0,3% les assureurs facultés du vendeur lui règlent ou règlent au destinataire le montant à concurrence de ce taux.

Il peut arriver aussi qu'en dehors de toute convention, l'assureur facultés décide de supporter la freinte normale de route (dans la limite des usages au port destinataire).

Mais il faut bien entendu, se dire que c'est pour des raisons commerciales, soit pour s'attacher la fidélité d'une certaine clientèle, soit pour récompenser un client dont le rapport sinistre à prime reste dans les limites convenables. En définitive, nous pouvons dire que la freinte normale de route n'est pas couverte par l'assureur facultés mais il peut pour des raisons commerciales ou par convention expresse le faire. Peut-il retenir sa garantie en ce qui concerne les pertes de poids ou de quantités proprement dites ?

2 - PERTES DE POIDS ET QUANTITÉS

Les pertes de poids et de quantités sont liées non seulement à la qualité de l'emballage mais également aux soins apportés aux marchandises lors des différentes manutentions. L'emballage a pour fonction essentielle de garantir la marchandise contre le risque de perte. Son insuffisance ou son inadaptation à la marchandise expose celle-ci à des pertes de poids ou de quantité appréciables.

Par exemple des sacs en vidange peuvent perdre tout leur contenu. Il se peut que le produit contenu dans le ou les sacs puisse être récupéré et qu'en le pesant on retrouve le poids manquant. Cette hypothèse ne pose aucune difficulté.

Mais si le produit en vidange n'a pu être récupéré pour quelque raison que ce soit, il se pose un problème de responsabilité. A qui incombera la couverture de tels dommages ? au chargeur ou au transporteur ?

Si le chargeur est tenu, l'assureur facultés interviendra-t-il à ses côtés ? Dans le cadre de la garantie "tous risques" l'assureur facultés est tenu d'indemniser le bénéficiaire de l'opération d'assurance.

En effet les conditions générales précisent que l'assureur facultés couvre "les pertes de poids ou de quantités".
comment se fait l'indemnisation ?

A l'arrivée du navire, on pèse les sacs sains - on en détermine les poids moyens bruts et nets.

On pèse ensuite les sacs en vidange. On détermine les manquants q'on convertit en sacs.

Puis on effectue une règle de trois pour trouver la valeur perdue en multipliant (Au numérateur) la valeur totale d'assurance par la valeur perdue en sac, le tout rapporté au nombre total de sacs embarqués pour le lot assuré.

Exemple: Expédition d'un lot de 1540 sacs Abidjan-Anvers sur M/S Agboville.

A l'arrivée on constate les faits suivants et on établit la dispache

- Poids moyen brut d'un sac sain à l'arrivée...B/kg :66,86
- netN/kg :65,88
- 7 sacs en vidange qui auraient dû peser.....B/kg :468,00
- n'ont pesé que.....B/kg :220,00

Soit manquants.....kg :248,00

Correspondants à une perte en sac de 3,7644

Valeur d'assurance : 1.015.765,25 FF

Nombre de sacs embrqués :1540

Indemnité d'assurance : 1.015.765,25 X sacs 3,7644=2482,95

...sacs: 1540;

On rembourse au bénéficiaire de l'assurance les frais et honoraires d'expert si l'événement est couvert.

L'opération que nous venons de présenter se déroule à condition que le bénéficiaire subroge l'assureur dans ses droits. La subrogation se présente sous la forme d'un acte écrit et signé de la main du bénéficiaire cédant tout ses droits en ce qui concerne la créance, à l'assureur. Elle est nécessaire chaque fois qu'il faut rechercher la responsabilité d'une tierce personne. Il peut s'agir du transporteur, du manutentionnaire ou de toute autre personne. Mais souvent le transporteur se prémunit contre ce genre de recours en inscrivant au connaissance, au moment de l'embarquement, et après vérification de l'emballage, des réserves motivées concernant l'insuffisance de celui-ci. S'il s'avère que les sacs sont vraiment usés le transporteur n'est pas tenu.

L'assureur facultés est dégagé du paiement de telles indemnités car aux termes de l'article 7c des conditions générales, l'assureur n'est jamais tenu pour "insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages".

Le chargeur risque de se retrouver en définitive avec des dommages dont il devra rembourser la valeur à son client.

Il est donc ^{important} pour lui de prendre soin de l'emballage.

Le vol par contre est une perte de quantité (au sens large du terme) dont la réparation incombe au transporteur. Les vols sont supposés avoir été commis par suite d'un manque de surveillance du transporteur - Il ne s'agit pas d'un cas de force majeure.

Le tribunal de commerce de marseille a pu juger le 18 Juin 1947 que " le fait que des réserves concernant l'usure des emballages ont été notées sur le connaissement n'exonère pas l'armateur de sa responsabilité pour vols, car, même si ceux ci ont été rendus plus faciles par suite de l'usure des emballages, ce n'est pas cet état de choses qui a entraîné la perte des marchandises "

En définitive, les avaries et manquants mettent à la charge des assureurs facultés le remboursement de sommes assez importantes aux bénéficiaires de contrat, nuisant à l'équilibre financier que recherche l'assureur dans cette branche dont les rentrées de prime sont appréciables. Au niveau des solutions à préconiser, il serait opportun de citer la mise en évidence de statistiques par événement générateur d'avaries. Cela pourrait se faire dans une société informatisée.

Cette opération aura pour but de faire une tarification assez adéquate des risques que nous prenons en charge.

Certe la Coassurance demeure un moyen privilégié de limiter les risques de l'assureur.

Mais, il n'en demeure pas moins que d'autres moyens doivent être recherchés.

Parmi ces moyens, nous avons retenu la prévention, les mesures conservatoires et l'institution éventuelle d'une franchise dans le cadre de la vente CAF.

Capitre 2 MOYENS POUR LIMITER LES RISQUES DE
L'ASSUREUR ET CONSERVER SES RECOURS.

Nous avons vu à travers les développements précédents les causes susceptibles d'entraîner des avaries et manquants aux facultés.

Il importe donc d'examiner les mesures pouvant les limiter tout en conservant les recours des assureurs subrogés contre les éventuels responsables des avaries et manquants aux marchandises. Nous pourrions dans ce cadre étudier d'une part les possibilités de prévention - d'autre part les mesures conservatoires en cas de dommage et enfin l'institution éventuelle d'une franchise dans un contrat d'assurance lié à une vente CAF.

section 1

LA PREVENTION

Au moment de l'embarquement ou même des préparatifs qui se déroulent avant la mise à bord des facultés, si un certain nombre de précautions sont prises, on peut, non pas éviter complètement les avaries et manquants mais du moins les limiter dans leur ampleur.

Ces précautions sont à la charge de l'exportateur ou de son mandataire. Elles se résument au conditionnement de la marchandise avant embarquement définitif et au choix du navire transporteur.

1 - LE CONDITIONNELLEMENT

Nous avons jugé opportun de regrouper sous ce terme générique les précautions à prendre au niveau de l'emballage direct du produit que celles relatives au stockage avant mise à bord et à la conteneurisation.

A - L'EMBALLAGE

L'emballage des marchandises joue un rôle essentiel - ce rôle est de précaution car dans les transports maritimes soumis à beaucoup de risques (par rapport aux autres transports notamment terrestre, aérien, fluvial) il est nécessaire que le café et le cacao soient bien protégés pour subir sans grands dommages les risques ordinaires du voyage.

C'est au chargeur, technicien de la marchandise, de veiller à ce que l'emballage soit suffisant. Cet emballage doit être approprié à la nature, la fragilité et la valeur de la marchandise.

La faute du chargeur en ce domaine peut-être retenue en cas de négligence. Cela est d'autant plus important que la jurisprudence a tendance à assimiler le défaut ou l'insuffisance d'emballage à un vice propre.

La cour d'appel d'Alger (arrêt du 20/12/1958) dans un attendu concis a tranché en faveur de cette solution - Elle a décidé qu' "...il y a vice propre quand la nature interne de la marchandise la rend impropre au transport et aussi quand il y a défaut d'emballage ou insuffisance d'emballage"

Nous rappelons à cet effet que le transporteur maritime et l'assureur facultés sont exonérés de toute indemnisation entre les mains du chargeur ou de son partenaire commercial dès lors que la preuve du vice propre est rapportée.

En ce qui concerne le café et le cacao, ces derniers doivent être emballés dans des sacs de jute neufs et non usés.

Cela est d'autant plus important que les marchandises sont soumises à différentes manipulations.

De plus les stipulations de la clause 27 concernant les marchandises en sacs sont claires.

Nous les rappelons "Il est convenu que les pertes de quantités seront déterminées par la différence entre le poids des sacs en vidange - augmenté le cas échéant de celui des ramassis - et le poids qu'auraient dû peser ces mêmes sacs s'ils étaient arrivés sains, ce poids étant calculé d'après la moyenne des poids des sacs ~~sains~~ (pleins ou non) à destination - Elles seront réglées sans autre déduction que celle de la franchise prévue"

Enfin, si le chargeur a bien soigné l'emballage, il faut songer au fait que les marchandises ne sont pas embarquées sitôt arrivées au port. Elles y effectuent un séjour - d'où la nécessité de penser aux conditions de stockage avant mise à bord.

B - STOCKAGE AVANT MISE A BORD - LA CONTENEMENTISATION

Le stockage vise deux objectifs : se prémunir contre les aléas du marché international et garder la marchandise en attendant l'arrivée du navire.

Soul le second objectif concerne notre exposé.

En effet les facultés conditionnées et prêtes à être expédiées à l'acheteur, doivent apporter souvent un certain délai d'attente car le navire transporteur n'est pas encore à quai.

Un premier mode de stockage consiste à louer de larges ailes sous des hangars aérés.

Mais ce procédé s'est avéré coûteux bien qu'il présente l'avantage de permettre le stockage d'une tonne de produit par mètre carré. Il met à la charge du propriétaire des marchandises l'achat de grandes quantités d'insecticides et le paiement de primes d'assurance concernant ce séjour à quai.

En côte d'Ivoire, le stockage de 100.000 tonnes de cacao à coûté en 1980 (à l'usage de ce procédé) 7 milliards de francs CFA.

Devant cet échec, un autre moyen a été mis sur pieds.

Il consiste à adopter une technique de conservation des fruits à celle des graines.

Le problème de désinsectisation est résolu d'entrée de jeu par l'utilisation de bromure de méthyle et de phosphore d'hydrogène. insecticides très courants qui détruisent autant l'insecte que ses oeufs.

Reste le problème de l'humidité.

Il a été résolu de la manière suivante:

On sait que le cacao de bonne qualité a une humidité moyenne de 7,5%. Pour garder cette humidité moyenne, il faut une atmosphère ambiante de 75%.

La tâche consiste donc à créer un volume étanche avec brassage de l'air non seulement pour isoler le cacao afin qu'il garde sa teneur optimale en eau, mais aussi homogénéiser celle-ci de haut en bas.

Il faut créer donc une structure étanche dans laquelle l'atmosphère ambiante sera de 75%. Cela se fait par l'injection d'azote liquide. Pour se prémunir contre les insectes, on a jugé bon d'abaisser le taux d'oxygène à moins de 1% étant donné que les insectes ne peuvent vivre en dessous d'un taux d'oxygène de 2% : ils sont asphyxiés.

Ce procédé de stockage sous atmosphère contrôlée permet entre autres avantages de conserver le produit intact au plan de sa qualité.

L'assureur facultés voit de ce fait ses risques avant l'embarquement limités. Il importe d'attirer l'attention des chargeurs sur ce procédé de stockage car il leur permet de faire de substantielles économies. Coût total de l'opération : 33 millions au lieu de 7 milliards pour le premier procédé.

LA CONTENEURISATION

Il s'agit du transport du cacao et du café dans des boîtes métalliques pouvant englober un certain tonnage de produits.

Mais le transport par boîte ne va pas sans difficultés. Au plan général, il exige une adaptation des installations sur les navires, des installations au port d'embarquement et débarquement, une modification structurelle des magasins des chargeurs et réceptionnaires.

Au plan purement technique, il faut une adaptation nécessaire du conteneur au produit.

On a pu recenser à ce propos quatre types de conteneurs : les conteneurs dry, les conteneurs ventilés, les conteneurs étanches avec gaz inerte et les bolsters.

Devant l'inadaptation du conteneur dry pour le transport du cacao (point de vue des chargeurs) des essais plus fructueux et concluants ont été faits pour les conteneurs ventilés.

Concernant les conteneurs étanches sous gaz inerte, on n'a pas encore systématisé le transport car on est encore au stade expérimental.

Notons que selon la commission cacao d'Afrique symposium (symposium tenu en Abidjan Janvier 1984) "les conteneurs sous gaz inerte sont toujours au stade expérimental et sont destinés au transport en vrac du cacao. Un taux hygrométrique des fèves de cacao devant être trouvé - Les résultats sont encourageants" Cependant cette même commission a conclu qu'en attendant de trouver des conteneurs vraiment adaptés, il faut s'en remettre au transport conventionnel (par sacs).

Au plan juridique, les assureurs acceptent de couvrir en tous risques le transport par conteneurs car les pertes de poids, les manquants, les vols et souillures sont en nette décroissance. Il n'en demeure pas moins que le risque de "vice propre" est exclu expressément.

Au plan des formalités douanières, une solution a été trouvée qui est au mieux des intérêts des assureurs, chargeurs et destinataires. La boîte est déplombée dans les magasins du destinataire en présence d'un agent de l'administration des douanes. Cela a pour effet d'écourter les délais de livraison.

En tous cas, que ce soit pour le café ou le cacao, les chargeurs ont un intérêt certain à la conteneurisation car selon la commission citée en référence, elle a entraîné une diminution de 30% à 40% des primes d'assurances (étant donnée la baisse de gravité des risques).

Il se pose cependant au niveau du chargeur un problème d'adaptation de l'unité de contrat au conteneur - l'unité classique de contrat est le sac de 60 Kgs - or le conteneur a une capacité d'environ 250 à 280 sacs de 60 Kgs.

La solution pourrait être trouvée par concertation entre vendeurs et acheteurs.

Concernant la prévention des risques, le choix du moyen de transport revêt une certaine importance.

2 - LE MOYEN DE TRANSPORT

Le principe demeure que l'assuré a l'obligation formelle d'informer l'assureur de toutes les circonstances propres à lui faire apprécier le risque dans toute son étendue. Toute information fautive relative à l'expédition ou toute réticence qui entraînerait modification de l'opinion de l'assureur sur le risque qu'il prend à sa charge peut avoir pour effet la nullité du contrat.

Il en va ainsi des renseignements relatifs au navire transporteur. Le taux de prime fixé par l'assureur au chargeur tient largement compte des conditions dans lesquelles voyagent les facultés. Le taux normal (celui appliqué sans surprime) est facturé à l'assuré lorsque le navire qu'il a choisi répond aux prescriptions de l'article 35 des conditions générales.

Cette disposition s'articule autour de deux points essentiels :

- L'état du navire; le respect de la navigation pour lequel il a été conçu.

L'article 35 fixe des conditions de propulsion, la tarification s'entendant pour des navires auto moteurs. L'article 35 fixe également des conditions de matériaux de construction et de côte - Il faut que le navire soit construit en acier. Il doit être de première côte, attribuée par un des registres de classification conformément à la liste limitative de l'article 35. En pratique, cette dernière exigence n'est pas respectée. Il suffit que le navire soit répertorié au registre - particulièrement pour les polices d'abonnement.

L'article 35 fixe enfin des conditions d'âge, reprises par la clause additionnelle 58 - Cette clause dit que la police fonctionne dans le cadre de chargements effectués à bord d'un navire âgé de moins de 16 ans.

Mais cet âge peut-être prorogé jusqu'à 26 ans si le navire est exploité sur des lignes régulières (on entend par ligne régulière le navire mis régulièrement à la disposition des usagers sur des trajets déterminés et avec des horaires fixés et publiés à l'avance).

Si les prescriptions de la clause additionnelle 58 ne sont pas respectées, des surprimes peuvent être appliquées pour les navires affrétés de plus de 16 ans (même s'ils sont exploités sur des lignes régulières) les bateaux de moins de 500 tonnes de jauge brute et enfin les pavillons de complaisance.

Les pavillons de complaisance font l'objet de dispositions particulières de la part des assureurs. Les aménagements intérieurs du navire ont également une importance certaine dans la limitation de l'étendue des avaries manquants. la manipulation des sacs au moment de la mise à bord, par des crochets ou autres appareils du navire doit être faite avec soins pour éviter de déchirer les sacs. lorsque les facultés sont à bord c'est à dire en cale, celle-ci doit être suffisamment ventilée pour éviter autant que possible la formation de buée de cale - Les sacs doivent être empilés par lots, séparés par des couloirs permettant ainsi une circulation aisée de l'air - on doit éviter de les mettre en contact avec les parois métalliques de cales.

En définitive, ce que les assureurs ont voulu préciser, c'est que la prime qu'ils fixent est fonction de la qualité du navire transporteur choisi. S'ils n'offre pas toutes les garanties nécessaires, l'assureur peut refuser sa garantie ou percevoir une surprime (d'âge ou de pavillon).

En pratique, dans le cadre de la police d'abonnement, l'assuré nous fait parvenir parfois le nom du navire transporteur alors que ce dernier a déjà levé l'ancre.

Faut-il lui retirer sa garantie dans ce cas ?

Section 2 - LES MESURES CONSERVATOIRES - Franchise et vente CAF.

1 - MESURES CONSERVATOIRES.

L'article 16 des C.G à une importance certaine car il précise ce que doit faire l'assuré pour éviter un risque ou pour en limiter les effets. cette disposition précise que "l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés..." l'assuré a donc l'obligation de procéder à toute opération en vue de limiter le risque. Du côté de l'assureur, il s'agit d'une possibilité qu'il s'est réservée - Et cela s'explique par le fait que l'assureur est souvent mieux organisé que l'assuré pour prendre les mesures adéquates pour sauver les facultés... Mais l'assureur intervient dans cette procédure "tous droits réservés" c'est à dire qu'on ne peut lui opposer "d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de leur responsabilité". Lorsque l'assureur effectue lesdites opérations, l'assuré doit lui prêter son plein concours en lui fournissant notamment tous documents qui pourraient lui être utiles ou tous renseignements. L'assuré doit également prendre, dans le temps nécessaire, toutes les mesures utiles pour conserver les droits et recours des assureurs contre les éventuels responsables des dommages.

Il doit notamment adresser à l'assureur tous documents dans les délais prescrits, faire procéder aux constatations des dommages selon les délais prévus dans la police (trente jours ou quinze jours) cela est d'autant plus impératif que l'action contre le transporteur (qui est souvent désigné comme responsable) est prescrite au bout d'une année.

Il y va de l'intérêt de l'assuré de permettre à l'assureur de faire les recours dans les délais requis. L'assureur peut opposer à l'assuré son manque de diligence ayant abouti à la prescription de l'action contre le transporteur. Et par conséquent refuser d'indemniser l'assuré. Cela est important pour l'assureur car la somme obtenue à la suite des recours vient en déduction de la charge de sinistres. Un dernier moyen reste à la disposition des assureurs pour limiter les risques à leur charge : Il s'agit de l'institution d'une éventuelle franchise dans le cadre du contrat de vente CAF.

2 - FRANCHISE ET VENTE C.A.F.

La vente CAF se définit comme une vente à terme d'une marchandise qui est expédiée par mer par le vendeur à l'acquéreur.

Il s'agit d'une convention par laquelle le vendeur s'oblige à livrer, dans un délai et dans un port de destination convenus, et l'acheteur à payer une marchandise dont le prix de vente comprend le prix de transport par voie maritime et la prime d'assurance pour le transport maritime. Le vendeur s'engage en outre, à conclure pour le compte de l'acheteur un contrat de transport pour ce transport maritime à destination d'un port déterminé et un contrat d'assurance de la marchandise pendant la durée du transport par mer.

La question qu'il convient de se poser est la suivante - qui est propriétaire des marchandises et à quel moment se situe le transfert de propriété ?

Selon les Incoterms 1953,

Le vendeur doit "supporter tous les risques que peut courir la marchandise jusqu'au moment où elle a passé le bastingage du navire au port d'embarquement"

L'acheteur doit "supporter tous les risques que peut courir la marchandise à partir du moment où elle a passé le bastingage du navire au port d'embarquement..."

Le transfert de propriété a donc lieu au moment de l'embarquement car c'est en ce moment que l'objet vendu est déterminé, s'agissant de la vente de chose de genre.

Il est normal que les risques passent à la charge de l'acheteur. Peut-on alors instituer une franchise en ce qui concerne le règlement des dommages survenus aux marchandises ?

Dans le cadre de la vente CAF, le vendeur soigne l'assurance principalement au profit de l'acheteur qui demeure le propriétaire de la marchandise embarquée.

Il s'ensuit que c'est à l'acheteur d'assumer " les risques du voyage. et s'il survient des dommages ^{aux} facultés, c'est à lui que doit ^{être} versée l'indemnité d'assurance, le contrat d'assurance étant conclu à son profit.

Accepterait-il après avoir payé le prix CAF (coût du produit, prime d'assurance, fret) de voir son indemnité d'assurance réduite ?

Nous pensons que l'institution de cette franchise passe par une concertation nécessaire entre vendeur et acheteur.

En effet, ~~le vendeur~~ accepterait difficilement de son côté de devoir rembourser à son partenaire le montant de la franchise alors qu'il n'a commis aucune faute dans le cadre du mandat que lui a donné l'acheteur. Un danger subsiste. Les assurés peuvent être amenés, si les conditions d'assurance ne sont pas avantageuses, à conclure le plus souvent des contrats coût et fret.

Cela aurait pour effet de produire des pertes de revenus non négligeables pour l'assureur et pour l'économie nationale.

CONCLUSION

L'extrême diversité des avaries et manquant qui peuvent survenir au café et au cacao, eu égard à l'état de la marchandise, devrait amener les parties contractantes, à savoir chargeur et assureur, à s'interroger sur les mesures adéquates à prendre en vue de préserver les marchandises et ~~ainsi~~ de pouvoir atteindre un équilibre financier qui devient de plus en plus précaire à cause de l'inflation qui frappe l'économie mondiale ces dernières années. Une possibilité reste ouverte à l'assureur : la surveillance du portefeuille. Elle passe par une révalorisation prudente des contrats et la nécessité de mettre l'accent sur les recours (qui viennent, nous l'avons dit, en déduction de la charge de sinistre)

Exemple : Prime nette de chargement : 140 F

- Sinistre : 225

- Recours : 95

sinistres payés 130

Le profit reste de 10 F. Il n'y a alors aucune raison sérieuse de révaloriser un tel contrat.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- A Paris de Bollandière

Manuel du Commerce International par ventes maritimes.
Etude particulière de la vente CAF.

- Claude Chaiban

Causes légales d'exonération du transporteur maritime
dans le transport de marchandises.

- Georges Marais

Les transporteur de marchandises par mer et la Jurispru-
dence loi du 2 Avril 1936.

- Julien le Clère

Avaries communes, avaries particulières et manquants.

PERIODIQUES :

- Jeune Afrique Economie. N° 33 du 16 Février 1984.
" Côte d'Ivoire - Cacao en stock "

DIVERS

Rapports des groupes CAFE ET CACAO.

Africa symposium Abidjan - Janvier 1984.

- Clauses usitées dans les polices d'assurance de transport sur
facultés.
- Incoterms 1953.