INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

(I. I. A.) YAOUNDE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Mémoire de Fin d'Etudes Supérieures d'Assurances

(D E S A)

Difficultés Liées au Règlement des Sinistres Maritimes sur Facultés à l'Importation et à l'Exercice du Recours Contre le Transporteur Maritime: cas de la SONAR - BENIN

PRÉSENTÉ PAR :

BOCO Bibiane Valérie

10 ème Promotion

1990 - 1992

SOUS LA DIRECTION DE:

- LAWSON Mathieu Aimé

CONSULTANT EN ASSURANCE

- YIGBEDEK Zacharie

PROFESSEUR A L' I. I. A.

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

(I. I. A.) YAOUNDE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Mémoire de Fin d'Etudes Supérieures d'Assurances

(D E S A)

Difficultés Liées au Règlement des Sinistres Maritimes sur Facultés à l'Importation et à l'Exercice du Recours Contre le Transporteur Maritime: cas de la SONAR - BENIN

Pour Mr Jean Julien CODJOVI
Directeur Général de l'IIA
un cordial hommage pour
tous les efforts consentis pendant
les 2 ans de notre formation.

PRÉSENTÉ PAR :

BOCO Bibiane Valérie

10 ème Promotion
1990 - 1992

SOUS LA DIRECTION DE:

-LAWSON Mathieu Aimé
CONSULTANT EN ASSURANCE

-YIGBEDEK Zacharie
PROFESSEUR A L' I. I. A.

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

(I. I. A.) YAOUNDE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Mémoire de Fin d'Etudes Supérieures d'Assurances

(D E S A)

Difficultés Liées au Règlement des Sinistres Maritimes sur Facultés à l'Importation et à l'Exercice du Recours Contre le Transporteur Maritime: cas de la SONAR - BENIN

PRÉSENTÉ PAR :

BOCO Bibiane Valérie

10 ème Promotion

1990 - 1992

SOUS LA DIRECTION DE:

-LAWSON Mathieu Aimé

CONSULTANT EN ASSURANCE

-YIGBEDEK Zacharie

PROFESSEUR A L' I. I. A.

D E D I C A C E

A MON TRES CHER REGRETTE PAPA BOCO H. CYPRIEN QUI MALGRE MON HANDICAP PHYSIQUE M'A FAIT ACCEDER A L'INSTRUCTION ET M'A DONNE LE GOUT DES ETUDES,

JE DEDIE LE PRESENT MEMOIRE.

QUE SON AME REPOSE EN PAIX.

R E M E R C I E M E N T S

Je m'en voudrais de ne pas manifester ma gratitude à tous ceux qui m'ont aidé à conduire ce travail.

* Que mon maître de mémoire Monsieur LAWSON Mathieu A., Directeur Général de BENINVEST S.A.R.L CONSULTANTS sans lequel mon ambition n'aurait pas porté ses fruits et qui a accepté de suivre mes travaux malgré ses multiples occupations, trouve ici l'expression de mes sincères remerciements. Qu'il sache que ses judicieuses et clairvoyantes observations m'ont été, à plus d'un titre, utiles pour la rédaction de ce mémoire.

* Que Monsieur YIGBEDEK Zacharie, Co-Directeur de ce mémoire qui m'a aidé à formuler le sujet et à élaborer le premier plan trouve ici l'expression de ma vive gratitude.

* Que Monsieur CHABI-SIKA Moumouni, Chef du Service Maritime, Transports et Aviation de la SO.N.A.R, trouve ici l'expression de mes salutations cordiales pour son dévouement et la mise à ma disposition de toute sa bibliothèque.

* Que Madame HOUSSOU Marcelline trouve ici le sentiment de ma reconnaissance pour sa disponibilité permanente, son soutien indéfectible et sa sollicitude.

* Que Monsieur BOTONDJI Gbètondji Pierre, Secrétaire Particulier à BENINVEST S.A.R.L. qui a effectué toute la saisie de ce mémoire, reçoive ici l'expression de toute ma gratitude.

Mes remerciements s'adressent également :

* à tous les Directeurs et Chefs Services de la SO.N.A.R. pour l'encadrement dont j'ai bénéficié,

* à tout le personnel du Service Maritime, Transports et Aviation de la SO.N.A.R. pour leur soutien moral,

* aux membres de la Direction de l'Institut International des Assurances (I.I.A.) de YAOUNDE,

* aux professeurs qui ont assuré ma formation durant tout le cycle,

* à tous mes parents et amis qui de près ou de loin ont contribué à la réalisation de ce travail.

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

L'économie béninoise à l'instar de celles de la plupart des Pays en Développement est lourdement tributaire du déséquilibre de son Commerce. Elle est structurellement fondée sur la production et l'exportation d'un certain nombre de matières premières comme le coton, l'huile de palme, le café, le cacao... etc, et sur l'importation de tous les biens de consommation et d'équipements. Le BENIN faut-il le rappeler, importe plus de biens qu'il n'en exporte. Entre 1973 et 1984 par exemple le taux moyen de couverture des importations par les exportations est de 20,95 %. (1)

Cette situation économique se traduit par un volume très élevé d'échanges avec l'étranger notamment des marchandises ou facultés à l'importation. Le terme **"FACULTES"** est un terme d'origine maritime qui désigne tout ce que l'on a la faculté de charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et de faire couvrir par une Assurance.

Le transport des marchandises en provenance ou à destination de la République du BENIN exige généralement de longs trajets par mer au cours desquels celles-ci sont exposées à des risques énormes.

En effet, toute marchandise qui voyage par mer, quelles que soient sa nature, la qualité de l'emballage ou les précautions prises par le transporteur maritime, est exposée à de nombreux risques qui peuvent être soit des risques ordinaires de la mer (naufrage du navire, incendie, vol, coulage, explosion, pillage... etc), soit des risques exceptionnels (guerre, grève, émeutes).

Par le contrat de transport, le transporteur

---

(1) SOURCE : REVUE "STATISTIQUES ECONOMIQUES ET MONETAIRES" DE LA BANQUE CENTRALE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST (B.C.E.A.O.) N° 391 - MARS 1990 - Page 25.

maritime s'engage à acheminer la marchandise jusqu'au lieu de destination, dans l'état quantitatif et qualitatif où il l'a prise en charge.

Mais selon le régime actuel du droit applicable en la matière, la responsabilité du transporteur maritime et des auxiliaires de transport (transitaire, consignataire, manutentionnaire... etc) n'est pas toujours totale. Il résulte des dispositions législatives applicables au BENIN, notamment de la Convention de BRUXELLES du 25 Août 1924 et de l'Ordonnance N° 74-24 du 14 Mars 1974 portant Code du Commerce Maritime du BENIN que ces intervenants dans le transport maritime sont présumés responsables des pertes et avaries subies par les marchandises pendant le transport et les diverses opérations accessoires. Mais, pour obtenir réparation, les chargeurs et propriétaires des marchandises doivent prouver que les dommages sont survenus pendant ces opérations. De plus, il suffit au transporteur ou aux auxiliaires de transport de prouver que les pertes et avaries sont dues à l'une des causes constituant des cas "exceptés".

Ces cas exonératoires sont au nombre de dix-sept (17) dans la Convention de BRUXELLES de 1924 et de neuf (9) dans le Code béninois du Commerce Maritime .

Par ailleurs, l'indemnité due par le transporteur lorsque sa responsabilité est engagée, est limitée à un plafond qui est fonction de la législation régissant le contrat de transport.

Il résulte de ce qui précède que les propriétaires de marchandises transportées courent à tout moment le risque de ne pas recevoir tout ou partie de leurs biens sans pouvoir obtenir une juste réparation.

La motivation essentielle de la souscription d'une assurance maritime sur facultés pour les chargeurs réside dans la certitude d'être indemnisé équitablement et promptement en cas de survenance des risques liés au transport maritime.

L'assurance maritime joue un rôle très important dans les échanges internationaux. Son développement est lié à celui du commerce maritime international.

Dans toutes les transactions commerciales à l'importation comme à l'exportation, à côté des principaux acteurs que sont l'acheteur, le vendeur et l'indispensable transporteur, l'Assureur joue un rôle essentiel aussi bien sur le plan économique que sur le plan financier.

Sur le plan financier, la police d'assurance est un document indispensable à l'octroi de crédit documentaire et nécessaire à la négociabilité des marchandises.

Sur le plan économique, l'Assureur couvre les marchandises contre les risques auxquels elles sont exposées et les dommages qu'elles pourraient subir. L'Assureur doit également régler les réclamations présentées par les assurés (avec ou sans recours contre les tiers responsables de la perte des marchandises ou des dommages qu'elles ont subis).

Le règlement des avaries est donc l'obligation principale de l'Assureur Maritime.

En République du BENIN, l'assurance maritime sur facultés en général et le règlement des sinistres en particulier ne concernent que des polices d'Assurance à l'importation dont la souscription est rendue obligatoire auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SO.N.A.R.) par Décret N° 83-406 du 16 Novembre 1983. La SO.N.A.R. est l'unique compagnie qui anime le marché béninois

et qui bénéficie du monopole d'Etat pour toutes les opérations d'Assurances et de Réassurance sur l'ensemble du territoire national.

L'assurance à l'exportation étant facultative auprès de la SO.N.A.R., les acheteurs étrangers ont systématiquement recours à la formule de vente F.O.B. (Free On Board ou en français Franco Bord) pour souscrire l'assurance dans leur propre Pays.

A la SO.N.A.R., le règlement des avaries rencontre une multitude d'obstacles qui empêchent la compagnie d'honorer ses engagements vis-à-vis de ses clients. Les obstacles au règlement des sinistres sont dûs notamment :

- à la domiciliation du contrat d'assurance qui, plus de huit (8) ans après son institution n'est toujours pas entrée dans les moeurs des opérateurs économiques béninois qui continuent d'acheter auprès de leurs fournisseurs selon la formule de vente C.A.F. (Coût, Assurance et Frêt) ;

- au non respect par les assurés de leurs engagements contractuels en cas de sinistre.

Mais lorsque toutes les conditions requises sont remplies et que la SO.N.A.R. paie au bénéficiaire du contrat d'assurance l'indemnité de réparation, ce règlement n'est pas libératoire pour le transporteur.

Le transporteur maritime étant présumé responsable des dommages subis par les marchandises pendant leur transport, l'assureur est en droit après le paiement de se subroger à l'assuré afin de faire les réclamations nécessaires auprès du transporteur maritime : c'est l'action recursoire de l'assureur contre le transporteur.

Le recours de la SO.N.A.R. peut être en principe exercé contre tous les intervenants du transport maritime.

Mais le Manutentionnaire est souvent lié au transporteur pour les opérations de pure manutention par un contrat ; ainsi sa responsabilité ne peut être engagée que si une faute est prouvée à son encontre. Pour les opérations de réception, reconnaissance et garde des marchandises, l'entreprise de manutention est présumée avoir reçu la marchandise dans l'état décrit par le transporteur maritime ou le consignataire.

En République du BENIN, la Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SOBEMAP) qui bénéficie du monopole de l'Etat émet systématiquement des réserves vis-à-vis des transporteurs lorsque l'état des marchandises à l'arrivée le nécessite. De plus, la SOBEMAP est titulaire d'une police d'assurance de "Responsabilité Civile Acconiers" souscrite auprès de la SO.N.A.R. Il s'ensuit que l'exercice d'un recours par la SO.N.A.R. contre la SOBEMAP n'aurait pas sa raison d'être.

Le consignataire est un représentant commercial du transporteur maritime. C'est dire qu'en matière d'exercice des recours, leurs intérêts sont confondus.

Quant au transitaire, il est un mandataire de l'assuré qui réceptionne les marchandises pour son compte. C'est sur la base des réserves prises par le transitaire que la SO.N.A.R. exerce le recours contre le transporteur.

En définitive, seul le recours contre le transporteur Maritime présente un intérêt certain pour la SO.N.A.R. Cependant, en recours judiciaire, les avocats préfèrent assigner solidairement en justice tous les intervenants de la chaîne de transport maritime.

Les recours contre les transporteurs maritimes soulèvent de nombreux problèmes au BENIN comme dans la plupart des Pays en Développement. Ces difficultés sont liées à la disparité et la complexité des textes juridiques qui régissent le transport maritime, à l'interprétation que certains transporteurs font de la limitation de responsabilité prévue par les textes, aux clauses attributives de compétence insérées dans les connaissements et enfin à la prescription de l'action qui, en transport maritime, est annale.

Il arrive qu'à la suite d'un recours exercé, les transporteurs refusent de reconnaître leur responsabilité. Bien souvent ils prétendent n'encourir qu'une responsabilité partielle ou contestent l'importance des dommages.

L'objet du présent mémoire n'est pas d'inventorier les difficultés rencontrées par la SO.N.A.R. Le but visé est d'apporter notre contribution à la recherche de solutions appropriées permettant de surmonter les difficultés rencontrées par la SO.N.A.R. lors du règlement des sinistres et de l'exercice du recours contre le transporteur en vue du développement de l'Assurance Maritime au BENIN. A cette fin, notre démarche s'articulera en deux (2) parties, à savoir :

PREMIERE PARTIE : REGLEMENT DES SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION : ASPECTS ESSENTIELS ET DIFFICULTES

DEUXIEME PARTIE : PROBLEMATIQUE DE L'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME

PREMIERE PARTIE

PREMIERE PARTIE : REGLEMENT DES SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION : ASPECTS ESSENTIELS ET DIFFICULTES

L'Assurance maritime couvre l'Assuré contre les pertes et avaries qu'il subit au titre de ses marchandises transportées. Elle exerce ainsi une fonction d'auxiliaire actif du Commerce International.

L'existence d'une Assurance maritime sur facultés garantit au bénéficiaire du contrat, une réparation sûre et rapide en cas de sinistre, dans la mesure où les obligations des parties sont clairement définies dans la Convention.

Le règlement du sinistre est la principale obligation de l'assureur maritime. Ce dernier y est tenu pour deux raisons : renforcer sa position vis-à-vis de l'assuré et fidéliser sa clientèle. Mais dans la pratique, l'assureur rencontre un certain nombre d'obstacles qui l'empêchent soit de remplir correctement cette obligation, soit de la remplir dans un délai raisonnable. En République du BENIN, ces obstacles sont liés à la souscription locale d'assurance instituée dans le pays à l'instar de tous les Etats de la sous-région, aux différentes garanties offertes par la SO.N.A.R. et à la procédure de règlement des dommages.

CHAPITRE I : BASES LEGALES DE L'ASSURANCE MARITIME AU BENIN - FONDEMENTS JURIDIQUES DU REGLEMENT

Malgré la libéralisation en cours au BENIN de tous les secteurs d'activités économiques, le domaine des Assurances continue d'être régi par l'Ordonnance n° 74-85 du 30 Décembre 1974 qui institue au profit de l'Etat, le monopole des Opérations d'Assurances et de Réassurance.

La Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SO.N.A.R.) est l'Organisme créé en vue de la mise en oeuvre de ce monopole qui s'est avéré pendant longtemps inopérant, en matière d'assurance des importations. En effet, les primes relatives à l'Assurance des marchandises importées étaient restées l'affaire des Compagnies d'assurance étrangères malgré l'instauration du monopole. Ainsi, les polices relatives aux facultés importées étaient souscrites auprès des Sociétés d'Assurance des Pays de départ des marchandises qui sont dans la grande majorité des cas, les pays industrialisés. Ainsi s'amplifiait le déséquilibre profond des échanges de biens et de services entre notre Pays et ses Partenaires plus développés.

Face à cette situation et en vue de permettre une meilleure répartition des avantages issus du Commerce International, un certain nombre de mesures ont été prises par les Pays sous-développés.

Au titre de ces mesures il y a essentiellement la souscription locale de l'Assurance dans le Pays d'arrivée des marchandises.

La République du BENIN, à l'instar de la plupart des Pays les moins avancés, a institué en 1983 l'obligation de souscrire sur le marché local, les polices d'assurance des marchandises à destination de son territoire.

Mais très vite, cette obligation légale de souscription se verra détournée de son objectif initial par les aléas de la pratique ainsi, l'Institution bénéficiaire de cette obligation, la SO.N.A.R. en l'occurrence, en recourant largement à la pratique des Certificats d'Assurance de complaisance, contribue elle-même, à son corps défendant, à vider la domiciliation de toute crédibilité économique.

SECTION I : PROBLEMES LIES A LA DOMICILIATION ET GARANTIES OFFERTES PAR LA SO.N.A.R.

L'obligation d'assurance des importations a été instituée au BENIN par le Décret N° 83-406 du 16 Novembre 1983. Pour sa mise en oeuvre, ce texte prévoit qu'à défaut de la garantie extensive "TOUS RISQUES", les importateurs doivent s'assurer aux conditions minima de la "F.A.P. Sauf".

Paragraphe 1 : Domiciliation du Contrat d'Assurance par le Décret N° 83-406 du 16/11/1983

L'adoption du Décret N° 83-406 portant obligation d'assurer auprès de la SO.N.A.R. les marchandises à l'importation, fait suite aux recommandations de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) en sa troisième session tenue à Santiago de Chili en 1972. Avant d'évoquer les limites de ce Décret et les déviations liées à sa pratique, nous livrerons d'abord ses objectifs et son contenu.

A) Objectifs et Contenu du Décret n° 83-406 (2)

a) Objectifs du Décret N° 83-406

Le but principal de la domiciliation est de promouvoir l'épargne nationale tout en améliorant l'équilibre de la balance des paiements.

Le Décret 83-406 répond essentiellement à des préoccupations d'ordre économique et juridique.

---

(2) VOIR DECRET N° 83-406 EN ANNEXE

Sur le plan juridique, le Décret reprécise notamment l'une des obligations qui incombent aux opérateurs économiques du commerce extérieur et qui concerne la souscription locale d'assurance à l'importation.

Sur le plan économique, il répond à des impératifs majeurs qui concernent aussi bien l'Etat béninois, la SO.N.A.R., que les assurés.

- En effet, la rétention des primes sur le territoire national favorise l'apport de devises substantielles à l'Etat et contribue à réduire sensiblement le déséquilibre de la balance des paiements.

- Par ailleurs, l'obligation d'assurance a permis à la SO.N.A.R. d'élargir son portefeuille de contrats et d'encaisser des primes sur des affaires qui lui échappaient jusque là. L'évolution du Chiffre d'Affaires de la branche transports avant et après l'obligation d'assurance est donnée dans les Tableaux ci-après :

Tableau N° 1 : Primes émises et accessoires nets d'annulations et de taxes en branche "Transports" avant l'obligation d'Assurance (de 1980 à 1983) **(3)**

EXERCICE	MONTANT (FCFA)	ECART (%)
1980	142.233.228	-
1981	211.391.169	+ 48,62
1982	295.509.393	+ 39,79
1983	405.879.690	+ 37,34

(3) SOURCE : STATISTIQUES SERVICE MARITIME TRANSPORTS ET AVIATION (SMTA) SO.N.A.R

Table N° 2 : Primes émises et accessoires nets d'annulations et taxes en branche "Transports" après l'obligation d'Assurance (de 1983 à 1986) (4)

EXERCICE	MONTANT (F CFA)	ECART (%)
1983	405.879.690	+ 37,34
1984	1.177.827.663	+ 190
1985	1.269.985.534	+ 7,82
1986	1.083.581.610	- 14,67

On peut donc noter qu'en 1984, année de mise en application du Décret portant obligation d'Assurance, il y a eu une forte progression du Chiffre d'Affaires en Transports. Cette progression a été constante jusqu'en 1985 avant de connaître une baisse de 14,67 %.

Face à cette évolution positive observée de 1984 à 1985, une question persiste. Celle de savoir si cette hausse du Chiffre d'Affaires a permis une couverture effective des risques ou si les Assurés ne souscrivent l'Assurance locale que pour répondre à l'obligation d'assurance instituée par le Décret. Cette préoccupation fera ultérieurement l'objet de notre réflexion.

- Enfin, s'agissant des Assurés, l'obligation d'Assurance devrait leur permettre de traiter directement avec l'Assureur local et d'être réglé dans des délais assez brefs en cas de réclamation.

---

(4) SOURCE : STATISTIQUES SMTA / SO.N.A.R.

b) Contenu du Décret N° 83-406

Au terme du Décret, sont assujetties à l'obligation d'assurance, toutes les personnes physiques ou morales de Droit Public ou Privé qui importent des marchandises ou facultés.

Le champ d'application de la mesure de domiciliation concerne tous les modes de transport bien que l'essentiel des importations béninoises s'effectue par voie maritime.

Les garanties traditionnelles offertes par l'assurance transports de marchandises sont citées et les risques couverts énumérés dans leurs détails pour chaque mode de transport (maritime, routier, ferroviaire, aérien).

Conformément à l'article 3 du Décret, le mode d'Assurance est librement fixé par les parties. Le décret précise en outre "qu'à défaut d'une couverture "Tous Risques" l'Assurance doit être souscrite en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie "Franc d'Avaries Particulières Sauf (FAP Sauf)". Pour les autres modes de transport, la garantie minimum prévue par le texte est : "Les Accidents Caractérisés".

Le Décret a donc expressément prévu les deux garanties traditionnelles en Assurance Maritime sur Facultés qui sont la "TOUS RISQUES" et la "FAP SAUF". Mais il est loisible aux parties de souscrire à tout autre mode d'Assurance de leur choix, dès lors que les conditions minima sont assurées.

Enfin, notons que les infractions aux dispositions du Décret sont constatées, poursuivies et jugées et les peines infligées et exécutées selon les règles applicables

aux infractions douanières telles que définies par le Code des Douanes. Les sanctions prévues par le Décret sont notamment le paiement d'une amende égale à 25 % de la valeur des marchandises ou facultés importées, suivi d'un emprisonnement de 2 à 6 mois ou l'une de ces deux peines.

Afin d'éviter que l'application du Décret ne soit une source de nouvelles tracasseries aux importateurs, la SO.N.A.R. a mis sur en place un réseau mondial de Correspondants mandatés pour délivrer les polices d'assurance et encaisser les primes correspondantes pour son compte. Ainsi, l'Importateur béninois qui très souvent se trouve dans l'incapacité de fournir tous les renseignements nécessaires pour la délivrance d'une Police d'Assurance, faute de moyens de communication, peut laisser à son fournisseur mieux renseigné que lui, le soin de conclure ce contrat pour son compte. Ce faisant, il ne contourne pas les dispositions du Décret ; les primes encaissées étant reversées à la SO.N.A.R. par les correspondants, qui perçoivent en contre-partie une commission.

Cependant, bien que la domiciliation ait manifestement accru le Chiffre d'Affaires de l'Assurance Maritime, elle a été détournée de son objectif premier, celui de couvrir localement les risques. Il est apparu très vite à la pratique, que bon nombre d'opérateurs prennent un Certificat d'Assurance non pas pour couvrir des risques, mais tout simplement pour remplir les formalités douanières préalables à l'enlèvement de leurs marchandises.

B) Limites de la Domiciliation

En réalité, l'obligation d'Assurance a été perçue et vécue par les opérateurs économiques et le grand public comme une formalité administrative supplémentaire. Plus qu'un besoin

légalisé, le Décret n'a représenté pour eux qu'une contrainte nouvelle avec laquelle ils devaient composer.

La nécessité de souscrire une assurance avant la mise en risque des facultés importées n'est donc pas jusqu'à présent entrée dans les moeurs de la majorité des opérateurs économiques béninois. La réglementation a ainsi montré ses limites en corroborant l'idée selon laquelle on ne peut ni changer les comportements, ni créer des besoins par Décret.

La non perception par les intéressés de l'utilité d'une norme juridique entraîne ipso facto la recherche des voies et moyens pour la contourner.

Les importateurs se font une idée erronée de la domiciliation du contrat d'assurance. Pour la contourner, ils demandent à leur fournisseurs de leur prendre une garantie effective depuis le pays de départ des marchandises. Ensuite, ils souscrivent une garantie locale en vue de remplir les formalités et d'éviter des pénalités pour avoir été en porte-à-faux avec la Loi.

En souscrivant l'assurance locale, les assurés optent souvent pour la garantie la moins chère (la FAP Sauf). Le revers de ce choix les conforte dans leur défiance vis-à-vis du Certificat SO.N.A.R. lorsqu'ils ne peuvent pas être indemnisés.

Il en résulte pour la SO.N.A.R. une mauvaise réputation car en cas de sinistre, ils pensent que c'est elle qui ne veut pas régler.

Pour remédier à cet état de choses, il appartient à la SO.N.A.R. de transformer graduellement le comportement des usagers de son service d'Assurance à l'importation des

marchandises par le biais d'une politique incitatrice de vulgarisation et d'information.

Si la SO.N.A.R. souhaite que ses produits d'assurances "FACULTES" soient vendus auprès de leur marché potentiel elle devra mener une campagne soutenue d'information et de publicité afin de permettre aux opérateurs économiques de discerner les différents niveaux de couverture et les types de risques indemnisables.

Paragraphe 2 : Types de Garanties Offertes, Pratique des Certificats de Complaisance

Il existe deux Polices types en Assurance "Facultés" qui correspondent chacune à un mode d'Assurance. Ces deux Polices sont expressément citées dans le Décret N° 83-406 du 16 Novembre 1983 portant domiciliation du contrat d'Assurance.

La première police offre une garantie "Tous Risques" qui est la garantie extensive ; la seconde une garantie "FAP SAUF" qui couvre les événements majeurs. Outre ces deux garanties, les parties conservent la liberté de souscrire au mode d'assurance de leur choix, la garantie offerte pouvant ainsi résulter par exemple d'une combinaison des différentes formules en vigueur. Ces modes d'Assurance aboutissent :

- soit à des garanties plus extensives par l'inclusion par exemple, de la garantie "Risques de Guerre et Assimilés". On aura ainsi "Tous Risques + Risques de Guerre et Assimilés" ou "FAP Sauf + Risques de Guerre et Assimilés... etc" ;

- soit à des garanties plus restrictives en limitant l'Assurance par exemple :

. aux avaries communes (FAP Sauf absolument) ;

. aux cas de perte totale et de délaissement ;
. à "Tous Risques" à l'exclusion des pertes de poids et de quantité... etc.

Dans le cadre de notre travail, nous ne nous pencherons que sur les deux garanties traditionnellement accordées par la SO.N.A.R. (à savoir la "TOUS RISQUES" et la "FAP SAUF"), les autres modes correspondant à des situations exceptionnelles qui sont rares.

A) Garanties Traditionnelles Offertes par la SO.N.A.R.

* **L'Assurance Tous Risques** couvre les dommages et pertes matériels survenus aux objets assurés pendant le voyage précisé au contrat, à moins qu'ils ne résultent de l'un des risques exclus et limitativement énumérés par la Police.

A la SO.N.A.R., les Conditions "Tous Risques" s'entendent généralement sous déduction d'une franchise de 5 % sur les dommages subis avec un minimum de :

- 25.000 F CFA pour les valeurs assurées de 0 à 2.000.000 F CFA ;
- 50.000 F CFA pour les valeurs assurées de 2.000.001 à 5.000.000 F CFA ;
- 100.000 F CFA pour les valeurs assurées de 5.000.001 à 10.000.000 F CFA ;
- 150.000 F CFA pour les valeurs assurées de plus de 10.000.000 F CFA.

Cependant, la franchise peut être rachetée après négociation avec l'Assureur et moyennant majoration du taux de prime.

La garantie "Tous Risques" est donc aussi étendue que possible et n'a d'autres limites que les risques expressément exclus dans la Police. Ceci explique que la Police n'a pas à énumérer les événements couverts.

Ainsi, sont formellement exclus dans les cas de la garantie **"TOUS RISQUES"** : le vice propre de la marchandise, les conséquences des mesures sanitaires et de désinfection, l'influence de la température, les faits et fautes de l'Assuré, l'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages, les conséquences des retards et les différences de cours, les dommages causés par les biens assurés à d'autres biens ou personnes...etc.

Sont également exclus à moins de convention contraire : les risques de guerre, grèves, émeutes, mouvements populaires et risques assimilés qui sont des risques exceptionnels.

L'une des conséquences juridiques de la formule **"Tous Risques"** réside dans le renversement de la charge de la preuve en cas de sinistre ; en effet, il appartiendra dans ce cas à l'assureur de prouver que les dommages sont dûs à l'un des risques exclus par la police, pour que sa garantie ne soit pas acquise à l'assuré.

*** La Garantie "FAP SAUF..."**

A l'inverse de la couverture "Tous Risques", la garantie "FAP Sauf" correspond à une assurance restreinte au terme de laquelle, ne sont garanties que les avaries particulières provenant d'événements limitativement énumérés dans le texte de la Police.

L'énumération est d'ailleurs assez longue. Elle comprend tous les événements majeurs frappant à la fois le

moyen de transport et la marchandise et pouvant survenir aussi bien pendant le transport maritime proprement dit que pendant les transports fluvial, terrestre ou aérien préliminaire ou complémentaire au maritime.

A défaut de dispositions stipulant la formule **"TOUS RISQUES"** ou autre mode particulier d'assurance, les facultés sont réputées être assurées aux conditions **"FAP Sauf"**.

L'une des conséquences juridiques de la couverture **"FAP Sauf"** est qu'il appartient au bénéficiaire de l'Assurance de prouver la survenance de l'un des événements limitativement énumérés dans la Police et d'établir le lien de causalité entre le dommage et l'événement pour être indemnisé.

Bien que la **"Tous Risques"** soit la garantie la mieux indiquée parce qu'offrant une meilleure couverture, on constate qu'au BENIN, la majorité des Certificats d'Assurance sont émis aux conditions restrictives c'est-à-dire **"FAP Sauf"**.

Cette constatation peut être confirmée par le tableau ci-après récapitulant les volumes respectifs des émissions **"FAP SAUF"** et **"TOUS RISQUES"** du réseau local (correspondants non inclus) de 1988 à 1990.

TABLEAU N° 3 : VOLUMES RESPECTIFS DES EMISSIONS DU RESEAU LOCAL "FACULTES" "FAP SAUF" ET "TOUS RISQUES" NETTES DE TAXES DE 1988 A 1990 (5)

EXERCICES / GARANTIES	1988		1989		1990		CUMUL DES 3 ANNEES	
	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)
FAP SAUF	314.733.445	82,087	255.666.506	84,480	326.643.118	86,044	897.043.069	84,176
TOUS RISQUES	68.679.351	17,913	46.969.218	15,520	52.982.385	13,956	168.630.954	15,824
TOTAL	383.412.796	100	302.635.724	100	379.625.503	100	1.065.674.023	100

(5) SOURCE : STATISTIQUES SMTA /SO.N.A.R.

L'analyse de ce tableau nous permet de faire les observations suivantes :

- les Certificats d'Assurance émis aux Conditions **"FAP SAUF"** rapportent pour chacune des trois années considérées, plus de 80 % des primes émises ;

- la part relative des primes émises sur Certificats d'Assurance **"FAP SAUF"** sur les trois ans est en moyenne de 84,176 % tandis que celles des certificats **"TOUS RISQUES"** est de 15,824 %.

Il faut par ailleurs noter que plus de 95 % des Certificats **"FAP SAUF"** sont souscrits après l'arrivée des marchandises.

Nous pouvons donc conclure qu'il y a une forte demande de certificats aux conditions restrictives.

Cette demande importante de Certificats d'Assurance aux conditions **"FAP SAUF"** est due au fait que :

- En général les Importateurs ne sont pas avisés lors de la mise en risque des marchandises ;

- Le principal souci des Importateurs est de se procurer à peu de frais le document d'assurance nécessaire au dédouanement. Ainsi l'objet du Certificat d'Assurance est dévoyé puisque, au lieu d'être souscrit avant la mise en risque pour couvrir les marchandises, il est souscrit après l'arrivée du navire pour faciliter les formalités d'enlèvement.

Soulignons cependant qu'un certain nombre d'opérateurs économiques demandent à leurs fournisseurs

d'assurer leurs marchandises auprès des correspondants de la SO.N.A.R. à l'étranger.

Malheureusement, pour exécuter ces instructions, les fournisseurs souscrivent généralement auprès des délégations "SO.N.A.R." une garantie **"FAP Sauf"** qu'ils complètent auprès de leurs propres assureurs par une assurance **"Tous Risques"** ou une garantie "Différence de Conditions". La "Différence de Conditions" est une garantie complémentaire qui prend en charge tous les risques qui ne sont pas couverts par la **"FAP Sauf"** et qui sont garantis par la **"Tous Risques"**.

Ainsi, pour les Certificats d'Assurance émis à l'étranger et correspondant à des garanties effectives, la SO.N.A.R. ne couvre le plus souvent que les événements majeurs de la "FAP SAUF", les autres avaries particulières de la "Tous Risques" étant pris en charge par les Assureurs des pays d'origine des marchandises. Pour illustrer le phénomène nous proposons ci-après, un tableau récapitulant les émissions des correspondants de la SO.N.A.R. à l'étranger de 1988 à 1990.

TABLEAU N° 4 : VOLUMES RESPECTIFS DES EMISSIONS "FACULTES" TOUS RISQUES ET "FAP SAUF" A L'ETRANGER NETTES DE TAXES DE 1988 A 1990 (6)

EXERCICES	1988		1989		1990		CUMUL DES 3 ANNEES	
GARANTIES	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)	MONTANT (FCFA)	PART RELATIVE (%)
FAP SAUF	160.143.732	49,20	108.130.911	53,18	129.897.837	55,49	398.172.480	52,19
TOUS RISQUES	165.368.062	50,80	95.187.212	46,82	104.206.479	44,51	364.761.753	47,81
TOTAL	325.511.794	100	203.318.123	100	234.104.316	100	762.934.233	100

On observe que la part des primes émises aux conditions **"FAP SAUF"** sur les trois années est de

---

(6) SOURCE : STATISTIQUES SMTA / SO.N.A.R.

52,19 % du volume total des émissions alors que celle des émissions **"TOUS RISQUES"** est de 47,81% sur la même période.

Bien que ce dernier pourcentage soit relativement élevé, on retiendra aussi bien sur les émissions directes de la SO.N.A.R. que sur celles de ses correspondants, que les volumes des primes émises en **"FAP SAUF"** sur les trois années observées sont sensiblement supérieures aux émissions **"TOUS RISQUES".**

Dans la mesure où à capitaux égaux la prime moyenne **"FAP SAUF"** par certificat est naturellement inférieure à l'émission d'un certificat **"TOUS RISQUES"**, nous pouvons en conclure qu'il a fallu un très grand nombre de Certificats d'Assurance **"FAP SAUF"** pour abourtir à cette supériorité des émissions **"FAP SAUF".**

Soulignons enfin qu'à la différence des Certificats d'Assurance émis localement et qui sont dans leur grande majorité des documents de complaisance, les émissions à l'étranger couvrent effectivement les marchandises pendant le voyage indiqué au contrat et pour les risques prévus, quand bien même il s'agirait de la souscription **"FAP Sauf".**

B) Délivrance des Certificats de Complaisance

Pour satisfaire aux formalités douanières, éviter de payer des amendes et conjurer les menaces de sanctions pénales, les opérateurs économiques ont souvent recours après l'arrivée de leurs marchandises à la souscription d'une assurance **"FAP Sauf"** malgré l'absence totale de risques de transport.

Les Certificats d'Assurance délivrés par la SO.N.A.R. dans ces conditions sont naturellement des certificats de complaisance ou "proforma" qui en fait ne

couvrent rien. Pour l'assureur, le voyage que le certificat prétend couvrir est fini, et pour l'assuré les marchandises sont déjà parvenues à destination plus ou moins en bon état.

Cette pratique des certificats de complaisance est souvent source de difficultés en cas de sinistre, dans la mesure où des sinistres importants peuvent s'être déclarés avant l'arrivée des marchandises au moment où aucune forme de document d'assurance n'existait. Peu informés des différentes garanties utilisées en assurance transports, ainsi que de la date d'effet de l'assurance (la souscription devant se faire avant la mise en risque des marchandises) bon nombre de clients constituent un dossier d'avaries en bonne et due forme qu'ils soumettent à la SONAR même s'il s'agit d'une avarie particulière non garantie par l'assurance **"FAP Sauf"** qu'ils ont souscrite ou si le certificat de complaisance est pris après l'arrivée des marchandises.

Pour permettre à l'assurance transport des marchandises de se vendre sur son marché potentiel et couvrir effectivement les risques de transport, il va falloir expliquer aux clients actuels et potentiels de la SO.N.A.R. :

- les différents types de garanties en Assurance "Facultés" ;
- les risques couverts et indemnisables par type de garantie ;
- le moment où l'assurance doit être souscrite afin d'éviter que la survenance d'un sinistre ne soit source de difficultés.

SECTION II : FONDEMENTS JURIDIQUES DU REGLEMENT EN ASSURANCE MARITIME : NOTION DE SINISTRE

Le sinistre est la réalisation du risque garanti au contrat, dans des conditions susceptibles de mettre en jeu la

garantie de l'assureur. La survenance du sinistre met à la charge de l'assureur l'obligation de payer l'indemnité compensatrice du dommage subi par l'assuré ou le bénéficiaire du contrat. Cette indemnité est la contrepartie de la prime payée par l'assuré.

L'indemnité due par l'Assureur est fonction du préjudice subi. En principe, elle ne peut lui être supérieure; mais pour diverses raisons (par exemple en cas de sous-assurance), elle peut lui être inférieure ou simplement proportionnelle.

Mais, par mesure de simplification, la pratique maritime a eu depuis longtemps recours à un mode de règlement dont la base de calcul n'est plus le préjudice effectivement subi, mais la perte totale fictive ou réelle : c'est le délaissement. Il s'agit d'un mode facultatif et exceptionnel de règlement en Assurance Maritime qui exige la réunion de certaines conditions. Le délaissement consiste à abandonner les marchandises à l'assureur en contrepartie du paiement intégral de l'indemnité prévue à la police.

Mais le délaissement qui est un mode particulier de règlement est peu pratiqué sur le marché béninois ; à telle enseigne que depuis la création de la SO.N.A.R. il n'y a jamais eu de cas de délaissement. Ainsi nous limiterons-nous, dans le cadre de la présente étude, au mode normal de règlement qui est le règlement en avaries.

Dans ce mode normal de règlement, la réalisation des risques garantis peut avoir comme conséquence trois types d'avaries pouvant donner lieu à indemnisation. Ce sont :

- les Avaries Communes ;
- les Avaries Particulières ;
- les Avaries Frais.

Paragraphe 1 : Avaries Communes

Les Avaries Communes constituent un risque spécifique au transport maritime. Bien des importateurs et des exportateurs ignorent qu'ils y sont exposés ou n'en mesurent pas l'importance ; or ce risque est susceptible d'entraîner pour eux des pertes et frais très élevés. Les Avaries Communes résultent d'une pratique fort ancienne, dont les mécanismes actuels sont régis par les règles de York et d'Anvers.

Cette institution trouve son origine dans le souci de partager équitablement entre l'armateur et l'ensemble des propriétaires des marchandises transportées, le sacrifice (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement par le Capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile.

Ainsi, pour qu'une dépense ou perte matérielle soit admise en Avarie Commune, il est nécessaire qu'elle réponde aux exigences suivantes :

- avoir été volontairement et délibérément décidée par le Capitaine,
- dans l'intérêt du navire et de la cargaison,
- pour faire échec à un péril grave menaçant à la fois le navire et son chargement,
- et avoir abouti à un résultat utile.

Les dépenses ou pertes d'avaries communes sont réparties entre l'Armateur et les Chargeurs au prorata des intérêts de chacun dans l'expédition maritime : on parle de contribution commune aux avaries.

Lorsque survient une situation d'Avarie Commune, le dossier est confié à des dispatchers qui déterminent la masse

créancière (les intérêts sacrifiés) et la masse débitrice (les valeurs contributives).

A partir de ces deux masses, les dispatchers qui sont des experts en la matière, déterminent le taux applicable à la valeur contributive des intérêts de chaque partie intéressée à l'expédition maritime et fixent en conséquence les contributions à payer.

En principe, dès la déclaration d'Avaries Communes, des contributions provisoires sont généralement exigées des parties concernées. Lorsque c'est le cas, la SO.N.A.R. couvre ses clients ou les rembourse sur justificatifs, à la condition expresse toutefois, qu'ils s'engagent à lui restituer l'excédent de contribution qui leur serait éventuellement remboursé.

En règle générale, les dispatchers devraient se contenter d'une simple acceptation de garantie de la part des assureurs facultés, ou d'une caution bancaire pour autoriser l'Armateur ou son consignataire à livrer les marchandises à leurs réceptionnaires à destination.

Mais il est arrivé plusieurs fois qu'à la suite d'avaries communes sur des navires déchargeant à COTONOU, les représentants de l'armement aient catégoriquement refusé, sur instruction des Dispachers, d'accepter la garantie de la SO.N.A.R. Peu enclins à faire confiance aux institutions financières du pays qui traversaient une passe économique difficile, les armements ont à plusieurs reprises exigé des réceptionnaires, le paiement en espèces de leur contribution provisoire avant la livraison des marchandises. Les assurés étaient ainsi obligés de se retourner vers la SO.N.A.R. pour demander à celle-ci le règlement de cette contribution d'Avarie Commune, afin qu'ils puissent prendre livraison de leurs marchandises. Bien entendu, toute cette procédure

entraîne généralement des frais supplémentaires de port et d'entreposage pour le destinataire des marchandises concernées.

Le second problème qui se pose lorsqu'il y a Avaries Communes est lié à la pratique des certificats d'assurance de complaisance. En effet, lorsque l'importateur a pris un certificat **"FAP Sauf"** après l'arrivée des marchandises, aux seules fins de pouvoir ainsi procéder aux formalités d'enlèvement, la contribution d'Avaries Communes reste naturellement à sa charge dans la mesure où les marchandises n'auraient pas été préalablement assurées par le fournisseur depuis le Pays de départ.

Il revient donc à la SO.N.A.R. d'expliquer à sa clientèle l'importance des Avaries Communes en matière de transports et la nécessité de s'assurer contre ces risques, quitte à souscrire des garanties garanties **"FAP Sauf"**, l'essentiel étant que ces dernières soient des assurances effectives.

Ceci étant, les Avaries Communes sont tout de même rares et relativement moins fréquentes que les Avaries Particulières.

Ainsi, les sinistres "Facultés" déclarés, à la SO.N.A.R. de 1988 à 1991 et les évaluations correspondantes, se présentent comme suit :

TABLEAU N° 5 : SINISTRES "FACULTES" DECLARES DE 1988 A 1991 (7)

EXERCICES / GARANTIES	1988		1989		1990		1991		CUMUL DES 4 ANNEES	
	MONTANT (FCFA)	NOMBRE	MONTANT (FCFA)	NOMBRE	MONTANT (FCFA)	NOMBRE	MONTANT (FCFA)	NOMBRE	MONTANT (FCFA)	NOMBRE
AVARIES COMMUNES	1.000.000	1	-	-	4.774.791	5	206.340.342	6	212.115.133	12
AVARIES PARTICULIERES	42.086.678	55	16.556.442	56	26.415.978	52	29.425.067	51	114.484.165	214
TOTAL	43.086.678	56	16.556.442	56	31.190.769	57	235.765409	57	326.599.268	226

(7) SOURCE : STATISTIQUES SMTA / SO.N.A.R.

Il apparaît que durant les quatre (4) dernières années, 12 cas d'Avaries Communes ont été enregistrés sur un total de 226 sinistres déclarés en "Facultés", ce qui donne un taux de 5,31 %. Nous pouvons donc retenir que les cas d'Avaries Communes sont relativement rares.

Il y a lieu de souligner cependant que les Avaries Communes peuvent parfois s'avérer si importantes que l'importateur, non assuré serait obligé de débourser des dizaines de millions de Francs, sur ses propres deniers et se voir acculé à la cessation de paiement. A ce propos, l'exemple d'un sinistre déclaré en Avaries Communes par la Société CIMBENIN (Société des Ciments) en 1991 est édifiant. Dans cette affaire, l'assuré avait souscrit une garantie **"FAP Sauf"**. Le sinistre, très important a été évalué par la SO.N.A.R. à 200.000.000 de F CFA. A ce jour, la SO.N.A.R. a déjà payé sur ce dossier qui est encore en suspens, 162.117.570 F CFA. A cause de ce sinistre, bien que le rapport Avaries Communes/Avaries Totales soit de 5,31 %, le rapport du montant des évaluations Avaries Communes/Avaries Totales est de 64,95 %. Si l'Assuré avait attendu l'arrivée des marchandises pour prendre un certificat proforma, la totalité de la contribution aurait été à sa charge.

Il est donc nécessaire de conseiller aux clients de toujours souscrire des garanties effectives et préalables à la mise en risque, quitte a le faire aux conditions restrictives **"FAP Sauf"**, car le risque d'Avaries Communes qui est spécifique aux transports maritimes peut s'avérer redoutable dans ces conséquences et terriblement préjudiciable à l'assuré. Afin d'éviter de telles déconvenues, il est souhaitable et impérieux de recommander aux importateurs de souscrire la garantie **"Tous Risques"** qui couvre non seulement les Avaries Communes mais également toutes les avaries particulières exclues par la formule **"FAP Sauf"**.

Paragraphe 2 : Avaries Particulières

Ce sont des détériorations, dommages ou pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par la marchandise elle-même au cours de son transport. D'après le mode de transport, ces avaries proviennent de risques maritimes, fluviaux, terrestres ou aériens.

Dans chacune de ces catégories, les avaries peuvent survenir au cours du transport proprement dit et résulter :

- soit d'événements dits "majeurs", frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufrage, abordage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou d'avion... etc) ;

- soit d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure ou imprégnation d'odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détériorations résultant de l'humidité des cales, vol...etc).

Les avaries peuvent aussi provenir des manutentions (chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement... etc) principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouillure par eau de pluie, vol... etc).

Les cas d'avaries particulières les plus fréquemment enregistrés au niveau de la SO.N.A.R. sont dûs :

- au vol ou au pillage des produits manufacturés comme les récepteurs radio, les postes téléviseurs, les

magnétoscopes, les pièces de tissus... etc et des denrées alimentaires ;

- à la détérioration des conserves alimentaires comme les concentrés de tomates, les sardines en boîtes etc. Ces détériorations résultent essentiellement de l'humidité excessive entraînant un taux élevé d'hygrométrie et du retard dans l'enlèvement au port de certaines marchandises (l'entreposage au port n'étant pas toujours fait dans de bonnes conditions). Les conséquences découlant de cette situation sont :

- la casse de certaines marchandises fragiles comme les verreries ;

- la mouille par eau de pluie ou de mer de certaines autres marchandises comme les tissus, la farine de blé en sac etc ;

- la perte par coulage des lubrifiants, du riz etc.

Les sinistres par avaries particulières sont généralement d'incidence financière mineure, et ce d'autant que le règlement se fait sous déduction de la franchise prévue dans la police. En effet, la SO.N.A.R. n'intervient que lorsque le préjudice subi par l'assuré dépasse le montant de la franchise contractuelle.

En consultant le tableau N° 5 relatif aux sinistres déclarés de 1988 à 1991, on observe que sur 226 sinistres déclarés pendant cette période, 214 concernent des avaries particulières, soit de 94,69 % du total. Paradoxalement, les évaluations correspondantes se chiffrent à 114.484.165 F CFA seulement sur 326.599.268 F CFA, soit 35,05 %.

Par ailleurs, le coût moyen d'un sinistre en avaries communes est de 17.676.261 F CFA tandis que celui en avaries particulières n'est que de 534.973 F CFA.

Nous pouvons en déduire que les sinistres déclarés en avaries particulières entraînent en général des dommages de faible valeur.

Les principales causes d'avaries particulières résident notamment dans :

- le défaut d'emballage et le mauvais arrimage ;
- la manutention brutale ;
- le séjour plus ou moins long au port, entraînant vols, pillages et détériorations ;
- le non débarquement d'un ou de plusieurs colis ;
- le vice propre de la marchandise (par exemple l'influence de la température atmosphérique, la freinte de route)... etc.

Certaines des causes d'avaries, comme le défaut ou l'inadaptation de l'emballage et le vice propre de la marchandise, sont exclues de la garantie de l'Assureur même en cas d'Assurance **"TOUS RISQUES"**. Ce genre d'exclusion est souvent source de difficultés en cas de sinistre dans la mesure où l'assuré, lorsqu'il a souscrit une garantie **"TOUS RISQUES"** croit naturellement qu'il est couvert contre tous les risques.

Pour résoudre cette incompréhension, la SO.N.A.R. pourrait remettre à tous ses clients qui souscrivent l'assurance **"TOUS RISQUES"**, en plus du Certificat d'Assurance, les Conditions Générales de la Police **"TOUS RISQUES"** qui énumèrent les exclusions de garantie.

Une bonne partie des avaries particulières étant due au défaut d'emballage, l'Assureur local devrait initier des actions de prévention des sinistres "Facultés" visant à recommander aux Chargeurs (par le biais du Conseil National des Chargeurs du BENIN) d'obtenir de leurs fournisseurs qu'ils empotent systématiquement en container les biens de consommation et les produits alimentaires qu'ils importent.

Cette vulgarisation du container doit être suivie de décisions administratives adéquates en vue d'éviter la rupture de charge c'est-à-dire l'ouverture des containers au port avant leur destination finale. Ceci permettrait de limiter les cas de vol, de pillage, de casse et de détérioration des marchandises.

Des mesures adéquates peuvent également être prises en vue d'alléger les formalités portuaires. Elles contribueraient à réduire le séjour au port de marchandises et certains cas de sinistres.

Ces mesures qui ne relèvent pas directement de la compétence de la SO.N.A.R. peuvent s'avérer difficiles à mettre en oeuvre puisqu'il s'agit de sensibiliser d'autres intervenants de la chaîne de transport maritime et d'obtenir leur parfaite collaboration.

Le non débarquement est également l'une des principales causes d'avaries particulières.

En cas de colis entiers non débarqués, le transporteur devra délivrer aux destinataires, après recherche et avant que l'Assureur ne règle le dommage subi par l'Assuré, un certificat définitif de non livraison.

Or, ce certificat n'est délivré à destination que six mois sinon plus après l'arrivée du navire. Cette longue

attente amène l'assuré à douter de la bonne foi de la SO.N.A.R. qui exige le certificat de non débarquement avant de régler le sinistre. Nous reviendrons aussi sur les difficultés engendrées par le retard dans la délivrance du certificat définitif de perte lorsque nous aborderons le deuxième chapitre de la présente partie.

En plus des avaries particulières proprement dites, les Assureurs sont souvent amenés à régler certains frais : ce sont les avaries-frais.

Paragraphe 3 : Avaries Frais

Outre les dommages matériels, divers frais exposés par l'assuré peuvent être garantis par l'assureur. Il s'agit de toutes les dépenses possibles que l'assuré peut engager pour éviter ou atténuer un sinistre maritime ou pour réparer les conséquences d'un sinistre survenu. Ces frais constituent une perte pour l'assuré et cette perte provient de l'expédition maritime. Le plus souvent, ces frais évitent soit la perte matérielle, soit la détérioration des marchandises ; ils sont donc exposés dans l'intérêt des Assureurs tout autant que dans l'intérêt des assurés.

Ces frais et dépenses garantis constituent le complément nécessaire à la couverture des pertes et dommages demandés par les assurés. L'indemnisation de ces frais est consentie proportionnellement à la valeur assurée, exception faite pour les frais d'expertise et de commissariat d'avaries, remboursés à hauteur de leur montant.

*

* *

Au total, la souscription locale d'assurance et les différents types d'avaries auxquels sont exposées les marchandises pendant leur transport, suscitent d'énormes difficultés qui entravent le règlement normal des sinistres. Des essais de solutions ont été préconisés dans chaque cas de figure. Ces difficultés liées au contexte juridique de l'Assurance Maritime au BENIN et à la base même du règlement des sinistres sont compliquées par celles inhérentes à la procédure de règlement des avaries.

CHAPITRE II : OBSTACLES A L'EVOLUTION NORMALE DE LA PROCEDURE DE REGLEMENT DES AVARIES

La procédure de règlement des sinistres en assurance maritime obéit au schéma classique des autres branches, à savoir : constitution de dossier et règlement par la SO.N.A.R. après étude technique.

Cependant, les difficultés rencontrées ici par l'Assureur Maritime ne sont pas exactement les mêmes que celles soulevées par d'autres branches d'assurance. Ces difficultés sont notamment liées à la méconnaissance par les assurés de leurs obligations en cas de sinistre et aux péripéties du règlement technique qui retardent parfois la procédure.

SECTION I : NON RESPECT PAR LES ASSURES ET RECEPTIONNAIRES DE MARCHANDISES DE LEURS OBLIGATIONS EN CAS DE SINISTRE

En cas de perte ou dommage, le réceptionnaire doit :

- prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages ;

- veiller à la conservation des recours contre tous les tiers responsables ;

- requérir un Commissaire d'Avaries en vue de faire établir un constat dans les délais impartis par la Police ;

- et enfin, fournir à l'Assureur tous les documents justificatifs du dommage devant lui permettre de régler le dommage.

Si les mesures à prendre en vue d'éviter l'aggravation concernent les précautions élémentaires devant être prises et relevant du simple bon sens, les autres obligations, lorsqu'elles sont mal exécutées, causent préjudice à l'assuré car il est sanctionné par l'Assureur. Elles concernent les formalités à accomplir en cas de sinistre et les différentes pièces à verser au dossier.

Paragraphe 1 : Ignorance des Formalités à Accomplir en cas de Sinistre

Ces formalités concernent essentiellement la conservation des droits et recours de l'Assureur contre les tiers responsables et la requête de l'expert.

A) Conservation des Recours Contre les Responsables

La conservation des recours est une des conditions du contrat. L'Assureur attend que l'assuré ou le réceptionnaire des marchandises prenne les mesures nécessaires pour sauvegarder son droit de poursuivre les responsables des avaries. L'assuré doit donc conserver le recours au profit de l'Assureur. Il n'est pas demandé à l'assuré de suivre ces recours. Son rôle se limite à l'envoi des lettres de réserves aux tiers responsables. Cette procédure permet à l'Assureur d'effectuer valablement, le

moment venu, les poursuites. L'obligation de conserver le recours est absolue.

Les lettres de réserves qui servent de preuve à la conservation de recours doivent être circonstanciées et non systématiques ou en des termes généraux. Les lettres de réserves doivent préciser :

- l'identification du moyen de transport ;
- les marques et numéros des colis ;
- la nature des marchandises ;
- la date, le lieu et l'heure de l'expertise ;
- le Nom du Commissaire d'Avaries ou de l'Expert.

Les lettres de réserves sont envoyées à tous les présumés responsables et notamment au transporteur maritime.

En application des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924, les délais à respecter pour l'envoi des réserves sont les suivantes :

- En cas de dommages apparents, les réserves doivent être prises au moment même de la livraison et confirmées immédiatement au transporteur par lettre recommandée ;

- En cas de dommages non apparents, les réserves doivent être envoyées par lettre recommandée au Transporteur dans les 3 jours suivant la livraison.

Les réserves sauvegardent la présomption de responsabilité du Transporteur au bénéfice de l'assuré. La non-conservation du recours a pour conséquence une réduction de l'indemnité due par l'Assureur à concurrence du préjudice qui en résulte pour lui. C'est pourquoi les lettres de réserves ainsi que les réponses écrites obtenues du

transporteur doivent être jointes au dossier de réclamation à transmettre à l'Assureur.

En pratique, beaucoup d'opérateurs économiques béninois ignorent soit cette obligation de conservation de recours, soit les délais légaux de celle-ci, s'exposant ainsi à la sanction de réduction d'indemnité par la SONAR.

Mais, en cas de non conservation de recours par les Importateurs , quand le préjudice est peu élevé ou lorsqu'il s'agit d'un client ayant une sinistralité raisonnable, la SO.N.A.R. procède à un règlement commercial en vue d'encourager ses rares clients qui prennent la garantie **"TOUS RISQUES".**

La SO.N.A.R. n'applique la sanction que lorsqu'aucune de ces deux conditions n'est remplie.

Pour éviter de telles déconvenues aux Assurés et en attendant d'élaborer un Guide Pratique à l'intention des opérateurs économiques, la SO.N.A.R. pourrait élaborer des notes et brochures d'information afin de sensibiliser ses assurés.

Outre les lettres de réserves à adresser aux présumés responsables, les assurés ont aussi l'obligation de requérir un Commissaire d'Avaries en vue d'une constatation contradictoire.

B) Provocation de l'Expertise

Lorsqu'un sinistre quelconque (perte, vol, incendie, détérioration, etc) survient aux marchandises assurées, l'Assuré doit provoquer l'expertise dans les délais fixés par la police en vue d'un constat contradictoire qui permettra de

justifier de la réalité, de la nature, de l'importance, de la cause et de l'origine des pertes et dommages.

L'intervention du Commissaire d'Avaries de l'Assureur est une règle traditionnelle en Assurance Maritime.

Provoquer une expertise, c'est requérir l'intervention de l'Expert de l'Assureur en s'adressant à l'un de ceux indiqués sur le certificat d'assurance. Il s'agit en République du BENIN, de la Compagnie des Experts Maritimes du BENIN (CEMB) et de "CONTROL UNION" dont les adresses sont portées sur le Certificat.

La requête doit être adressée dans les 3 jours de la cessation de garantie (jours fériés non compris). En pratique, la requête est faite dans les 3 jours à compter de la livraison des marchandises aux destinataires.

L'expertise proprement dite peut se dérouler ultérieurement, l'assuré ne répondant pas du retard de l'Expert. Cependant, il est de l'intérêt de l'assuré que l'expertise ait lieu aussi rapidement que possible, car c'est elle qui confirme mieux le lien entre le dommage et l'opération de transport.

Ce délai de 3 jours doit être scrupuleusement respecté **sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.**

La police prévoit aussi que les constatations effectuées par le Commissaire d'Avaries d'accord avec le réceptionnaire et le Transporteur ou par l'Expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire. Pour ce faire, la date et le lieu de l'expertise doivent être précisés dans la lettre de réserves afin de permettre au transporteur d'y assister et surtout

d'éviter qu'il rejette après coup les conclusions tant sur le quantum des dommages que sur leur nature ou leur cause.

L'expertise unilatérale, faite en l'absence du Transporteur a pour effet de faire perdre le recours à l'Assureur. Dans ce cas, le sinistre est réglé moyennant une réduction de l'indemnité. Or au BENIN, pour une grande partie des avaries, les constats sont unilatéraux et effectués dans les magasins du destinataire. Ce qui laisse planer des doutes sur l'origine, la cause et le moment de survenance des dommages. De plus, sur un grand nombre d'expertises, on note que les demandes de constatation sont adressées au Commissaire d'Avaries plus de 3 jours après la cessation des garanties. De telles situations embarassent la SO.N.A.R. qui doit en principe rejeter ces dossiers.

Mais, pour éviter des conséquences aussi fâcheuses à ses assurés, la SO.N.A.R. a recours aux règlements commerciaux lorsque les dommages sont minimes et qu'elle n'est pas sûre de récupérer quelque chose en exerçant le recours. Lorsque les montants sont élevés et que l'expertise n'est pas contradictoire, la SO.N.A.R. calcule l'incidence de la perte de recours qu'elle soustrait de l'indemnité due à l'assuré. La SO.N.A.R. tient compte dans ce calcul de ce qu'elle aurait pu récupérer si l'expertise était opposable au transporteur.

Pour échapper aux sanctions, les assurés doivent prendre les mesures nécessaires en vue de remplir les formalités juridiques destinées à conserver le recours à savoir : envoyer les lettres de réserves et requérir le Commissaire d'Avaries à temps.

Quant à la SO.N.A.R., elle doit informer les usagers de son Service "Transports" lors de la souscription, des procédures à suivre en cas de survenance de sinistre, de leurs

droits et obligations, et notamment des formalités à remplir en cas de sinistre et les pièces à fournir afin que le dossier puisse être favorablement étudié.

Paragraphe 2 : Problèmes liés à l'absence des éléments constitutifs du dossier d'avaries

En vue d'être indemnisé en cas de perte ou de dommage, l'assuré ou le bénéficiaire doit présenter sa réclamation directement au Service Maritime, Transports et Aviation de la SO.N.A.R.

Pour être réglé, tout dossier d'avaries doit comporter un certain nombre de documents justificatifs du préjudice. Chaque pièce a son importance. Un dossier incomplet freine non seulement la procédure diligente du règlement, mais peut être préjudiciable à l'assuré. Nous allons examiner chaque pièce afin de nous rendre compte de son importance et de la difficulté qu'elle pourrait engendrer si elle arrivait à manquer au dossier.

A) Preuve du Droit à la Garantie

Cette preuve est fournie par la copie originale (de couleur blanche) du certificat d'assurance lorsqu'il s'agit d'une police au voyage ou de la vignette d'Assurance pour les polices d'abonnement n'ayant pas de certificat. En général, cette pièce n'est pas génératrice de difficulté particulière à l'heure du règlement. Même en cas de perte de l'original ou de sa remise à la douane au lieu de la copie destinée à cette institution, la SO.N.A.R. ne devrait pas soulever de problème car elle peut retrouver dans ses archives la copie-compagnie que lui avait adressée l'Agence souscriptrice ou le Correspondant étranger, après l'établissement dudit certificat.

B) Titre de Transport

C'est la justification de la réalité de l'expédition et de l'exécution du transport. En transport maritime, c'est l'original du Connaissement et des autres titres de transport (en cas de transport préliminaire ou complémentaire) que l'assuré doit produire.

Le Connaissement doit comporter certaines mentions qui permettent d'identifier la marchandise, le chargeur, le réceptionnaire des marchandises, le nom du Navire transporteur, le port de chargement, le port de déchargement... etc.

Le Connaissement est un document très important car il permettra à l'Assureur d'exercer son recours contre le transporteur qui a assuré l'effectivité du déplacement des marchandises et qui, pour ce faire, est présumé responsable.

Le connaissement doit porter indication des réserves prises par le transporteur lors de l'embarquement des marchandises. Mais les chargeurs négocient souvent avec les transporteurs pour que ceux-ci leur délivrent un Connaissement "CLEAN" c'est-à-dire sans réserves. La délivrance d'un tel connaissement a pour inconvénient de faire éventuellement supporter à la Société d'Assurance des dommages qui existaient avant le transport maritime.

Le connaissement doit en principe être établi en deux (2) exemplaires originaux auxquels s'attache le droit à la livraison. L'accomplissement de l'une des copies entraîne l'annulation de l'autre.

Mais en pratique, il peut être établi plus de deux (2) copies originales pour permettre au chargeur de les expédier au destinataire par différentes voies afin qu'un

exemplaire au moins soit détenu par le réceptionnaire à l'arrivée des marchandises.

Certains commerçants béninois n'arrivent pas à fournir cette pièce à la SO.N.A.R. D'autres ne la produisent pas à temps. Les arguments avancés par les uns et les autres sont divers.

* Certains soutiennent que l'original est gardé par le Consignataire du Navire qui l'a échangé contre remise des marchandises ;

* D'autres disent que l'original est gardé par la Banque dans le cadre d'une opération de crédit documentaire sur laquelle intervient la banque détentrice du connaissement.

Les assurés demandent alors à la SO.N.A.R. de régler le dossier sur la base d'une photocopie non négociable. Dans ce cas, le dossier est mis en instance en attendant l'original du Connaissement car c'est ce document qui permet à l'assureur de se prévaloir de la responsabilité du transporteur.

Mais si le représentant local des grandes Compagnies de Transport Maritime comme par exemple DELMAS VIELJEUX accepte de certifier la copie non négociable comme étant conforme à l'original, la SO.N.A.R. règle le dossier. Elle adressera par la suite son recours au Consignataire sur la base du connaissement certifié conforme. Généralement, les consignataires locaux des navires refusent de certifier les connaissements, cette certification n'étant même pas une pratique courante en transport maritime.

Si le connaissement est transmis tardivement, la prescription en transport maritime étant annale, la SONAR tient compte dans l'étude du dossier de la perte de recours

consécutive à ce retard imputable à l'assuré.

C) Justification de la Perte ou du Dommage

L'assuré fournit cette justification en produisant le rapport d'expertise ou le certificat définitif de perte ou de non livraison.

- Le Rapport d'Expertise

La justification se fait à travers l'original du rapport d'expertise visé par le Commissaire d'Avaries après constat contradictoire.

Le rapport d'expertise doit préciser la nature et la cause des dommages afin de permettre à l'Assureur de déterminer si le dommage est garanti et de calculer le montant de l'indemnité en fonction des conditions de la police.

Mais il arrive quelque fois que les rapports d'expertise établis par les Experts de la SO.N.A.R. mentionnent simplement des avaries sans pour autant rechercher en profondeur leurs causes et leurs origines. Cette insuffisance handicape la SO.N.A.R. qui a du mal à situer les responsabilités dans le cadre de l'exercice éventuel du recours.

- Le Certificat de Perte ou de non Livraison

En cas de perte ou disparition d'un ou de plusieurs colis entiers, l'assuré doit joindre à sa demande d'indemnisation un certificat définitif de non livraison délivré par le transporteur.

Mais il s'agit là d'un document que les transporteurs ne délivrent pas facilement. Du coup, les assurés

éprouvent beaucoup de difficultés pour l'obtenir. En effet, dès la déclaration des manquants, l'Armateur ou son consignataire délivre d'abord au réceptionnaire un Certificat Provisoire de perte. Il attend généralement six (6) mois au moins avant de confirmer cette perte. Ce long délai constitue un obstacle au règlement car sans la confirmation, la SO.N.A.R. ne règle pas. Le règlement est donc retardé tant que le certificat de perte n'est pas produit par l'Assuré. Généralement, les assurés pensent que le Certificat Provisoire est suffisant pour l'étude du dossier.

Or, cette pièce ne permet pas à la SO.N.A.R. de faire aboutir son recours après règlement car avant de donner une suite, le transporteur doit être sûr que la marchandise est définitivement perdue.

Ce délai d'au moins six (6) mois cause également préjudice à la SO.N.A.R. dans la mesure où la prescription annale est en général déjà acquise au transporteur au moment où le dossier est enfin définitivement liquidé.

D) Justification de la Valeur Assurée

La Valeur d'Assurance se justifie par la production de la Facture d'origine des marchandises (Facture/Fournisseur) ou par une photocopie certifiée conforme à l'original de cette facture.

La valeur assurée est comparée à la valeur de la facture du fournisseur.

Le seul problème qui peut surgir à ce niveau est celui d'une surévaluation de la couverture d'assurance.

En cas de surévaluation, la SO.N.A.R. ramène la valeur d'assurance à la valeur réelle des marchandises frais

inclus plus 20 % et le calcul de l'indemnité se fait sur la base de cette valeur reconstituée.

E) Justification de la Conservation des Recours des Assureurs

Elle est produite par :

- L'original du Bon de Livraison délivré au réceptionnaire par la Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SO.BE.MA.P.) et portant éventuellement les réserves émises au moment de la livraison. Soulignons que ce Bon de Livraison n'est pas toujours fiable car il arrive que le constat d'avaries du Bon de la SOBEMAP porte la mention "NEANT" alors même qu'il existe des dommages apparents importants. Cette situation entraîne d'autres difficultés au moment de l'exercice des recours, dans la mesure où le transporteur, à moins qu'une expertise contradictoire ait été diligentée dans les délais, a beau jeu de soutenir que les dommages sont survenus après la livraison.

- Les copies des lettres de réserves adressées aux transporteurs et les réponses de ces derniers.

Au total, le non respect par un bon nombre d'assurés de leurs obligations en cas de sinistre peut être imputé à l'ignorance et à une information insuffisante. Cette situation se traduit par :

- l'inobservation par certains assurés des prescriptions relatives aux formalités à accomplir en cas de sinistre ;

- l'accomplissement par d'autres assurés desdites formalités bien après l'expiration des délais réglementaires ;

- le retard dans l'envoi des pièces justificatives du sinistre, réclamées par l'Assureur. A cet égard, la SO.N.A.R. est obligée de relancer à plusieurs reprises ses clients pour obtenir les documents nécessaires, ce qui allonge les délais de règlement des réclamations.

Pour éviter ces retards et redonner confiance aux Assurés, il est important pour la SO.N.A.R. de les informer :

- des formalités indispensables à accomplir en cas de sinistre ;

- des délais à respecter pour l'accomplissement de ces formalités ;

- des éléments constitutifs des dossiers d'avaries.

A notre avis, une information suffisante des Assurés lors de la souscription du contrat devrait contribuer à résoudre en grande partie le problème du non respect par les assurés de leurs obligations contractuelles en cas de sinistre.

Par ailleurs, il faudra également que les agents souscripteurs de la SO.N.A.R. attirent l'attention de la clientèle sur les mentions inscrites au recto du Certificat d'Assurance. Ces mentions énumèrent les précautions nécessaires à prendre en cas de sinistre et les pièces à constituer à l'appui de toute réclamation.

Outre les difficultés engendrées par les assurés, il existe d'autres problèmes relevant de l'étude technique des dossiers et qui peuvent entraîner leur liquidation dans le délais.

SECTION II : PROBLEMES LIES A L'ETUDE TECHNIQUE DES DOSSIERS

Le souhait de tout opérateur économique assuré est de voir son dossier d'avaries payé dans un délai raisonnable, dès lors qu'il a régulièrement déposé sa déclaration. Malheureusement la SO.N.A.R. est rarement en mesure de répondre à leur attente avec la célérité requise, tant les écueils sont nombreux entre la déclaration et la liquidation des dossiers. A l'origine de cet état de choses existent deux (2) séries de raisons :

1) Les premières résident dans les obstacles surgissant au stade de l'étude technique des dossiers. Bien souvent la responsabilité en incombe à l'assuré ;

2) Les secondes sont liées à l'organisation interne de la SO.N.A.R. (Service "Transports"), ou au comportement des autres intervenants de la chaîne de transport maritime.

Paragraphe 1 : Au stade de l'Etude Technique des Dossiers d'Avaries

L'étude technique du dossier d'avaries est un examen juridique et matériel qui consiste à :

1) vérifier la recevabilité du dossier ;
2) vérifier si la garantie est acquise à l'Assuré;
3) vérifier si les formalités prévues au contrat en cas de sinistre et concernant la préservation de recours sont prises ;

4) contrôler la matérialité et la régularité des pièces ;

5) procéder au décompte qualitatif et quantitatif des dommages ;

6) et enfin, déterminer le montant à verser à l'assuré.

De manière systématique, l'étude technique du dossier doit aboutir à une décision motivée du Service Transports de la SO.N.A.R. de payer la réclamation introduite par l'Assuré, ou au contraire de la rejeter.

Il existe deux variantes de paiement : le paiement intégral et le paiement avec réduction d'indemnité. La réduction d'indemnité constitue en général une sanction.

Si le paiement intégral de l'indemnité ne crée pas de difficulté particulière, la réduction de l'indemnité et les rejets de dossiers qui entraînent une réaction d'insatisfaction de la clientèle sont souvent source d'incompréhension entre la SO.N.A.R. et ses assurés.

A) Causes de rejet des dossiers de réclamation

Elles sont multiples, mais peuvent être regroupées en deux catégories : la première catégorie concerne l'irrecevabilité des dossiers et la seconde a trait aux exclusions de garantie.

a) Irrecevabilité du Dossier

En Assurance Transports, l'irrecevabilité est une sanction de l'inobservation d'une prescription réglementaire, ou d'un engagement contractuel, consistant à repousser sans l'examiner à fond, une demande d'indemnisation qui ne remplit

pas certaines conditions préalables exigées. L'irrecevabilité est un handicap au paiement d'un dossier.

Un dossier d'avarie peut être déclaré irrecevable par la SONAR si l'une des conditions suivantes est remplie :

* Lorsque les marchandises ont été réceptionnées auprès du transporteur maritime plus de 60 jours après leur débarquement. C'est la conséquence des dispositions de l'article 11 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Facultés qui précise que : "La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer" **(8)**.

* Lorsqu'il y a requête tardive de l'Expert ou qu'il n'y en a pas du tout et ce, conformément aux dispositions des articles 17 et 18 des Conditions Générales de la Police.

Dans la pratique, la SO.N.A.R. consent parfois à accorder un règlement commercial en renonçant à se prévaloir de l'absence de toute requête à l'Expert ou d'une requête tardive, lorsque le dommage est peu élevé.

Le règlement commercial est un règlement à titre exceptionnel effectué au profit d'un assuré qui en principe devrait être déchu de son droit à indemnité, mais dont la situation a été analysée sous un angle commercial.

L'irrecevabilité est une notion juridique assez complexe que les assurés n'arrivent pas à toujours comprendre.

Pour leur éviter cette sanction, la SO.N.A.R. devra

---

(8) CONDITIONS GENERALES DE LA POLICE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES "TOUS RISQUES" EN ANNEXE.

leur conseiller la diligence aussi bien pour réceptionner les marchandises dès qu'ils reçoivent l'avis d'arrivée que pour requérir le Commissaire d'Avaries en cas de dommages.

Quant au cas particulier de certains assurés qui ne recourent pas du tout aux services du Commissaire d'Avaries lorsqu'il y a des dommages importants, une information et une sensibilisation sont nécessaires, voire indispensables.

Notons qu'en général, la SO.N.A.R. n'exige pas d'expertise pour des dommages inférieurs à 300.000 F CFA.

b) Exclusions de Garantie :

Les exclusions de garantie prévues par l'article 6 des Conditions Générales de la Police d'Assurance maritime sur facultés sont aussi des causes de rejet des dossiers d'avaries.

Il s'agit en fait des cas où la garantie n'est pas acquise aux Assurés. Les cas les plus fréquents connus par la SO.N.A.R. sont dus :

* Au vice propre de la marchandise. Il en est ainsi par exemple de la fermentation biologique de concentrées de tomates consécutives à un défaut d'étanchéité des boîtes. Il ne s'agit pas là d'un événement de mer couvert par la police ;

* A l'insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou de l'emballage. C'est l'exemple d'un container défectueux (rouillé et troué) dans lequel ont été empotées des balles de tissus qui ont été pendant la traversée, mouillées par l'eau de mer. C'est aussi le cas des pointes rangées dans des palettes fragiles et enveloppées

d'une mince toile plastique et qui ont connu des manquants à leur arrivée à COTONOU.

Les cas de rejet découlant de ces quelques exemples sont souvent source de malentendus entre la SO.N.A.R. et ses assurés. Ces derniers accablent de tous les vices et estiment qu'elle attend toujours la survenance de sinistre pour évoquer des exclusions dont il n'ont jamais entendu parler auparavant.

Les exclusions ne figurant pas sur le Certificat remis aux clients, la SO.N.A.R. devrait concevoir à l'instar de certaines Sociétés françaises, un certificat d'assurance présentant sur une seule feuille toutes les conditions tant générales que particulières de sa garantie. Ainsi, les assurés pourront être informés des exclusions de garantie pouvant entraîner le rejet de leur dossier dès la souscription de la police.

B) Réduction d'Indemnité

Même si le dossier est recevable et la garantie acquise à l'assuré, l'assureur peut réduire l'indemnité si lors de la survenance du sinistre, l'assuré n'avait pas accompli certaines formalités préalables indispensables. C'est ce qui ressort des articles 14 - 15 - 16 et 18 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Facultés **(9)**. Il y a réduction d'indemnité lorsque l'Assuré :

- ne déclare pas à son Assureur dès qu'il en a connaissance, les aggravations des risques survenues au cours du contrat ;

- ne prend pas toutes les dispositions pour conserver les droits et recours contre les transporteurs et

---

(9) CONDITIONS GENERALES DE LA POLICE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES "TOUS RISQUES" EN ANNEXE.

tous autres tiers responsables et permettre à l'Assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires ;

- ne prend pas toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes.

Les cas les plus courants de réduction d'indemnité sont ceux entraînant la perte de recours pour la SONAR et dans lesquels il y a souvent :

* Absence de lettres de réserves au dossier d'avaries ;
* Lettres de réserves tardives ;
* Expertise unilatérale effectuée dans les magasins du destinataire en l'absence du transporteur maritime ou de son représentant et de l'acconier.

Tout comme le rejet, la réduction d'indemnité entraîne souvent des incompréhensions entre la SO.N.A.R. et ses assurés. Comme nous l'avions déjà dit, la réduction d'indemnité peut être évitée par les Assurés s'ils sont au préalable sensibilisés et informés par la SO.N.A.R. des dispositions à prendre à l'arrivée d'une cargaison. Ces dispositions figurent au verso des certificats d'assurance.

En résumé, on peut dire qu'apparemment, les sanctions qu'encourent les assurés ne sont que les conséquences de l'inobservation de leurs engagements contractuels en cas de sinistre. Il est heureux que la SO.N.A.R. n'applique pas strictement les sanctions prévues dans la police et qu'elle procède souvent à des règlements commerciaux, en vue d'encourager ses clients qui souscrivent la Garantie **"TOUS RISQUES"**.

Nous ne saurions cependant limiter notre étude à la faute exclusive des assurés. Ce serait faire preuve de partialité. Il existe en effet d'autres problèmes ayant une influence sur l'étude et le règlement des dossiers, et qui sont en fait liés soit au Service Transports de la SO.N.A.R., soit aux autres maillons de la chaîne du transport maritime.

Paragraphe 2 : Autres Difficultés Inhérentes à l'Etude et au Règlement des Dossiers d'Avaries

Ces difficultés trouvent leurs origines dans des causes endogènes liées à l'organisation interne de la SO.N.A.R. et de son Service "Transports", chargé de la liquidation technique des dossiers d'avaries, et dans d'autres services de l'environnement maritime au BENIN, dont les prestations ont une influence sur les avaries même ou sur leur règlement.

A) Le Service Maritime, Transports et Aviation (S.M.T.A) de la SO.N.A.R.

Ce Service qui dépend de la Direction Technique et Commerciale de la SO.N.A.R. comprend deux (2) cellules :

- la Cellule "Production" s'occupe de la souscription et de la gestion des contrats ;

- la Cellule "Sinistres et Recours" qui a en charge l'instruction et le règlement des dossiers sinistres et l'exercice des recours. A l'heure actuelle, l'effectif du personnel de cette Cellule se réduit à une seule personne qui s'occupe de toutes les tâches précitées. Cette insuffisance de personnel qui freine le suivi des dossiers pourrait s'avérer plus préjudiciable encore aux assurés en cas d'absence du seul agent animant la cellule.

Nos constatations nous amènent également à formuler les observations ci-après :

1) Formation Insuffisante du Personnel

Aucun agent du Service "Transports" n'a suivi de stage ou cycle de formation spécifique en Assurance Maritime. Le personnel dans sa totalité a été formé sur le tas.

Il aurait été souhaitable qu'une programmation soit faite pour qu'à défaut d'une spécialisation en la matière, les intéressés participent à des séminaires de courte durée à l'étranger, si possible dans les Pays occidentaux où les techniques de l'Assurance Maritime sont très développées. Une telle formation leur permettrait d'acquérir des connaissances spécialisées sur certains types particuliers de facultés transportées telles que les produits pétroliers et les intrants agricoles dont les sinistres sont les plus importants en valeur.

La Direction Générale de la SO.N.A.R. devrait pour sa part, encourager le personnel du Service Transports et les agents commis à la délivrance des certificats aux comptoirs des Agences à s'initier à la pratique de langues étrangères dont notamment l'anglais, actuellement très utilisées dans la rédaction des documents du transport maritime (connaissements, Factures... etc).

2) Manque de documentation

A l'exception des publications générales françaises en matière de transport maritime auxquels la SO.N.A.R. s'est abonnée (tels que LAMY TRANSPORT et le JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE), il n'y a pas dans le Service, de journaux spécialisés en Assurance Maritime. L'existence de tels

journaux permettrait à la Cellule "Sinistres et Recours" de se rendre compte de l'évolution de la jurisprudence en ce qui concerne le règlement des avaries.

3) Inexistance d'un périodique béninois traitant du transport maritime et dans lequel les opérateurs de cette profession(Transporteur Maritime, Consignataire de navire, Transitaire, Assureur Maritime, Acconier, Port Autonome de COTONOU) pourraient exposer les difficultés qu'ils rencontrent dans l'accomplissement de leur tâche. Une telle publication leur permettrait également d'apporter leur contribution à la formation et à l'information des usagers. Les différents acteurs pourraient aussi y échanger des idées et harmoniser leurs points de vue sur les problèmes liés au transport maritime, et les actions à mener pour le bien-être de leurs usagers, les importateurs et exportateurs.

4) Enfin, bien que le circuit de règlement soit relativement court, notre souhait aurait été de voir le Chef du Service "Transports" liquider directement les dossiers dont les indemnités à payer sont inférieures à 100.000 F CFA, plutôt que de les faire remonter jusqu'à la Direction Technique et Commerciale pour visa.

B) Influence des Autres Intervenants de la Chaîne de Transport Maritime

Il s'agit du transporteur maritime ou de son consignataire, de l'acconier et du transitaire qui, sans être parties au contrat d'assurance, sont souvent à l'origine de certaines sanctions frappant les assurés.

a) Transporteur Maritime ou Consignataire du Navire

L'assuré est pénalisé lorsqu'il ne fournit pas à temps les pièces indispensables au règlement de son dossier. Mais, le retard qu'il accuse ne dépend pas toujours de lui, surtout en ce qui concerne la production du certificat définitif de non livraison. En effet, les transporteurs maritimes ou leurs consignataires ne délivrent à l'assuré le certificat définitif de non débarquement que lorsqu'ils sont sûrs que les marchandises sont effectivement égarées. Cependant, certains transporteurs exagèrent. Ils attendent carrément l'approche de la prescription avant de délivrer le certificat. L'assuré se voit dès lors imputer l'incidence de la perte de recours, c'est-à-dire la réduction d'indemnité, par la SO.N.A.R.

Certains consignataires exigent des réceptionnaires l'original du connaissement avant le retrait des marchandises. Or, les originaux du connaissement sont destinés aux chargeurs. Un exemplaire non original est destiné à l'Armateur et un autre au Capitaine du Navire. L'armateur peut envoyer sa copie à son Consignataire. Mais, ce dernier n'a nullement le droit de retirer l'exemplaire original des mains du destinataire des marchandises. un tel retrait fait qu'au moment où l'assuré dépose sa réclamation, il ne dispose plus de la copie originale indispensable pour la recevabilité de son dossier. Le dossier restera en instance aussi longtemps qu'il ne produira pas le connaissement original.

D'autres consignataires n'envoient pas les avis d'arrivée des marchandises à leurs destinataires. C'est ce qui fait que parfois, les marchandises ne sont pas réceptionnées avant le délai de 60 jours. La conséquence est l'irrecevabilité du dossier d'avaries.

Enfin, la plupart des consignataires n'assistent pas à l'expertise même si les assurés leur communiquent sur les lettres de réserves, la date et le lieu de celle-ci. Cette façon d'agir pénalise les assurés car du coup, l'expertise est considérée comme étant non contradictoire. La SO.N.A.R. considère que l'expertise est contradictoire dès lors qu'elle est faite en présence de l'Acconier à qui le transporteur livre les marchandises et qui en assure la garde jusqu'à leur réception par les assurés. Il serait donc souhaitable que les consignataires des navires assistent à l'expertise : de la sorte, il ne pourront plus contester les conclusions des experts au moment du recours.

b) Acconier : Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SOBEMAP)

L'acconier est une Entreprise de manutentions qui effectue un certain nombre d'opérations matérielles de manutention des marchandises.

Au BENIN, c'est la SOBEMAP qui bénéficie depuis Mars 1969 du monopole institué par l'Etat des opérations de chargement, de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôt des marchandises, avec tous les inconvénients liés à un système monopoliste. En effet, la SOBEMAP ne dispose pas de moyens de manutention et d'entreposage modernes. Son équipement est désuet et ne cadre pas toujours avec les nouveaux modes d'emballages des marchandises. Il en résulte qu'un grand nombre de dommages naissent au cours des opérations de manutention. D'autres avaries survenues pendant le transport maritime sont aggravées à l'occasion des manutentions.

Enfin, les constats d'avaries de la SOBEMAP ne sont pas toujours correctement établis et sont parfois en

contradiction avec l'expertise, même si la SOBEMAP y est partie prenante.

c) Transitaire

Le transitaire est un auxiliaire de transport qui agit en tant que mandataire de l'opérateur économique pour la réception des marchandises. Son rôle ne doit pas être réduit au seul contrôle de l'identité de la marchandise et à l'accomplissement de formalités purement administratives. Il doit vérifier l'état de la marchandise, son poids, son volume lors de la livraison, faire constater éventuellement les avaries apparentes et conserver les droits de son mandant, notamment à l'encontre de l'expéditeur et du transporteur. Ce sont donc les transitaires qui, en réceptionnant les marchandises pour le compte de leurs mandants doivent prendre les réserves nécessaires et accomplir les formalités en cas de sinistre. Mais trop souvent les transitaires n'exécutent pas leurs prestations pas dans les délais requis, et occasionnent ainsi des préjudices à leurs mandants.

De notre point de vue, la SO.N.A.R. devrait prendre l'initiative de créer un cadre de concertation et de coopération avec les autres intervenants de la chaîne de transport maritime. Elle pourrait ainsi arriver à concevoir en relation avec les services émetteurs les documents conformes, indispensables pour l'étude de dossiers de réclamation qui lui sont soumis afin que les sinistres soient réglés avec diligence au grand bonheur de tous les intéressés.

Les difficultés éprouvées par la SO.N.A.R. lors du règlement des sinistres maritimes sur facultés sont essentiellement issues de :

- l'obligation d'assurance auprès de la SO.N.A.R. instituée par le BENIN à l'instar de tous les Pays de la

Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des Pays francophones d'Afrique (C.I.C.A.). Cette domiciliation du contrat d'assurance a donné lieu en pratique à l'émission de certificats d'assurance de complaisance par la SO.N.A.R. souvent à l'origine de problèmes en cas de réclamation introduite par les assurés sur la base de ces certificats ;

- la méconnaissance par les Assurés des différents événements couverts par chaque type de police ;

- la non conformité par les assurés à leurs engagements en cas de sinistre notamment en ce qui concerne la conservation de recours contre les tiers responsables, la provocation de l'expertise et la constitution d'un dossier complet de réclamation ;

- divers problèmes se rapportant aussi bien au Service Transports de la SO.N.A.R. qu'aux autres maillons de la chaîne de transport maritime.

Beaucoup d'écueils jonchent donc le parcours de la procédure de règlement des dossiers d'avaries et empêchent parfois le paiement effectif d'avoir lieu.

Des essais de solutions ont été proposés dans chaque cas, pour éviter aux assurés de la SO.N.A.R de subir le rejet de leur dossier ou la réduction d'indemnité. Le paiement intégral de l'indemnité aurait été l'idéal qui avantagerait aussi bien l'assuré que la SO.N.A.R. Il permettrait à l'assuré d'obtenir l'indemnité correspondante au préjudice qu'il a effectivement subi compte tenu de la valeur assurée. Quant à la SO.N.A.R., ce paiement renforce sa position vis-à-vis de sa clientèle et lui permet d'acquérir les droits et actions de son assuré pour agir en ses lieu et place contre le transporteur maritime qui est présumé responsable : c'est l'exercice du recours qui fera l'objet de notre deuxième partie.

* *

*

DEUXIEME PARTIE

DEUXIEME PARTIE : PROBLEMATIQUE DE L'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME

L'exercice du recours est la phase finale de la gestion d'un dossier complet de sinistre sur facultés maritimes.

Pour exercer une action récursoire contre le transporteur maritime, l'assureur doit être subrogé dans les droits et actions de l'Assuré contre le civilement responsable du dommage.

La subrogation, c'est la substitution dans un rapport juridique d'une personne (subrogation personnelle) ou d'une chose (subrogation réelle). Elle peut être légale ou conventionnelle.

Si en Assurances Terrestres, la subrogation est légale (parce que prévue par l'article 36 de la Loi du 13/7/1930), en assurance maritime, elle est conventionnelle. En effet, l'article 31 des Conditions Générales de la police d'assurance maritime sur Facultés précise : "les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement". Ce transfert de droits de l'assuré à la SO.N.A.R. s'opère par l'acte de subrogation que l'assuré signe lors du retrait du chèque de règlement.

La subrogation est la technique juridique qui rend possible l'exercice du recours.

L'exercice du recours permet à l'assureur de faire supporter la charge définitive du dommage au transporteur maritime présumé responsable.

Il convient de noter que si entre l'assuré-victime et le Transporteur Maritime il y a le contrat de transport et que l'Assuré et la SO.N.A.R. sont liés par un contrat d'assurance, il n'existe en revanche aucune relation contractuelle entre le transporteur présumé responsable du dommage subi par l'assuré et l'assureur subrogé dans les droits de cet Assuré. C'est ce qui explique fondamentalement les difficultés auxquelles se heurte la SO.N.A.R. lorsqu'elle veut exercer les droits de son assuré contre le transporteur.

Cette observation faite, il conviendra, avant d'aborder les difficultés éprouvées par la SO.N.A.R. dans l'exercice du recours, de nous pencher brièvement sur le fondement juridique et les conditions de l'exercice de ce recours.

CHAPITRE I : FONDEMENTS JURIDIQUES ET CONDITIONS DE L'EXERCICE DU RECOURS

L'exercice du recours de l'Assureur est basé sur la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime.

La présomption de responsabilité permet à l'assureur d'exercer son action récursoire contre le transporteur maritime.

Mais le recours ne peut être exercé que si certaines conditions sont réunies.

SECTION I : ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

La responsabilité du transporteur maritime déroge au principe de responsabilité du droit commun. Il s'agit d'une

responsabilité présumée. Du fait du contrat de transport maritime, le transporteur est garant des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison. Ce qui veut dire qu'en cas de dommages survenus en cours de transport, sa faute est, sauf dans les cas d'exonération prévus par la loi, d'office présumée, dès lors que l'obligation contractuelle qui lui incombe, est une obligation de résultat et non de moyens.

Ces principes universels qui se retrouvent également dans la législation applicable en République du BENIN, constituent la base juridique de la présomption de responsabilité du transporteur maritime édictée au profit du chargeur/réceptionnaire ou de son assureur.

Paragraphe 1 : Base Juridique de la Présomption de Responsabilité du Transporteur Maritime

La présomption de responsabilité fait exception aux règles habituelles du droit commun qui veulent que la partie qui se prétend lésée ait à prouver avant d'être dédommagée la faute de l'auteur du dommage, ensuite le préjudice subi, et enfin le lien causal existant entre cette faute et ce préjudice.

Dans le régime de la responsabilité du transporteur, il n'est pas nécessaire que le chargeur ou son assureur démontre la faute du transporteur, ni celle de ceux dont il est responsable, avant que sa responsabilité soit retenue. Cette dispense de preuve constitue un avantage considérable pour le chargeur/réceptionnaire des marchandises ou son Assureur.

Ainsi, il ressort des textes en vigueur en République du BENIN, que le transporteur est tenu pour responsable à priori. Cependant, cette responsabilité de plein

droit est compensée par les nombreux cas d'exonération prévus en sa faveur par la loi.

A) Textes Applicables en République du BENIN en Matière de Transport Maritime

Les textes réglementaires applicables en la matière sont :

- La convention de BRUXELLES du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, amendée le 23 Février 1968 et le 21 Décembre 1979 par des protocoles modificatifs.

- L'Ordonnance N° 74-24 du 14 Mars 1974 portant Code de Commerce Maritime au Bénin.

Conformément aux dispositions de ces textes, le transporteur maritime :

- a l'obligation de faire diligence pour assurer la navigabilité commerciale de son bâtiment ;

- doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées. **(10)**

Ces obligations ont pour conséquence la présomption de la responsabilité du transporteur en cas d'avaries ou de manquants.

Il y a lieu d'observer ici que contrairement à

---

(10) ARTICLE 3 DE LA CONVENTION DE BRUXELLES ET ARTICLE 145 ET 147 DU CODE DE COMMERCE MARTIME DU BENIN.

certains Pays Africains comme le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Sénégal qui, après leur indépendance ont ratifié la Convention de BRUXELLES de 1924, le Bénin n'a pas formellement adhéré à ce texte.

La Convention de BRUXELLES n'est appliquée au Bénin qu'en vertu de la théorie dite de la "succession d'Etat" utilisée par les anciennes colonies pour valoriser les Conventions ratifiées et les textes législatifs pris par les métropoles tant que ces Conventions n'ont pas été dénoncées et ces lois abrogées ou remplacées après l'indépendance.

De plus, le BENIN n'a ratifié ou adhéré ni au Protocole modificatif de 1968, ni à celui de 1979. Ce qui fait que présentement, c'est la Convention de BRUXELLES de 1924 dans sa version d'origine qui est applicable.

La Convention de BRUXELLES de 1924 et le Code de Commerce Maritime du BENIN font peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité. Juridiquement, le fardeau de la preuve contraire incombe au transporteur. Ce dernier peut faire tomber la présomption en prouvant que le dommage résulte de l'une des causes d'exonération admises par le Code du Commerce Maritime du BENIN ou la Convention de BRUXELLES de 1924.

B) Cas d'Exonération du Transporteur Maritime selon les deux Textes

La Convention de BRUXELLES du 25 Août 1924 énumère dix sept (17) cas qui libèrent le Transporteur Maritime de sa responsabilité alors que le Code de Commerce Maritime n'en compte que neuf (9). Cette disparité découle de ce que la Convention considère "l'acte de Dieu", "les faits de guerre", "les faits d'ennemis publics", "l'arrêt de prince", "la

restriction de quarantaine" comme des causes distinctes d'irresponsabilité alors que le Code les regroupe sous l'appellation de "Cas Fortuits" ou de "Force Majeure".

Ces cas d'exonération de responsabilité du transporteur maritime peuvent être répartis en trois catégories selon qu'ils proviennent :

- d'événements imputables au navire et à la navigation (fautes nautiques). Ce sont par exemple l'innavigabilité du navire, les fautes nautiques du Capitaine ou du Pilote, les vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable... etc ;

- d'événements imputables à la marchandise ou au Chargeur. On peut distinguer :

. le vice propre de la marchandise ;

. la freinte ou les déchets de route ;

. l'insuffisance de l'emballage ou l'imperfection de marquage ;

- d'événements extérieurs comme les périls, dangers ou accidents de la mer, les cas dits fortuits ou de force majeure, les grèves ou lock-out ou arrêt de travail etc.

Le Transporteur maritime n'est plus responsable s'il prouve que le dommage subi par la marchandise provient de l'un des événements précités.

La présomption de responsabilité telle qu'elle ressort des textes applicables au BENIN est donc assortie de nombreux cas exceptés : c'est une dérogation au droit commun.

En plus des cas d'exonération, dont bénéficie le transporteur même si sa responsabilité est engagée, elle est limitée dans son montant : c'est un plafond légal qui

remplace les clauses conventionnelles limitatives de responsabilité.

Paragraphe 2 : Limitation Légale de la Responsabilité du Transporteur Maritime

La législation a fixé une limite maximum, un plafond que l'indemnité de réparation à la charge du Transporteur ne dépassera pas en principe par colis ou par unité. C'est un plafond légal et non un forfait légal.

Par souci de protection de l'intérêt des chargeurs, ce plafond est d'ordre public en ce sens que le Code de Commerce Maritime annule "toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 175".

L'article 175 du Code de Commerce Maritime dispose que "le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à la livraison, sauf dans les cas exceptés".

Lorsqu'un transport se trouve régi par plusieurs conventions ou lois les montants d'indemnité varient suivant le régime applicable au transport considéré.

En République du BENIN, le seul texte applicable en matière de plafond d'indemnisation en faveur du Transporteur maritime est la Convention de BRUXELLES de 1924, car le Code du Commerce Maritime n'a pas fait cas de limitation de responsabilité. En effet, l'article 177 alinéa 3 dispose que : "Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de limiter la responsabilité du Transporteur à une somme inférieure à celle qui pourra être fixée par décret". Mais ce décret n'a jamais été pris.

Conformément à l'article 4 alinéa 5 de la Convention de BRUXELLES de 1924 **(11)**, "la responsabilité du transporteur est limitée à 100 Livres Sterling par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins qu'il n'y ait eu déclaration de valeur par le chargeur avant l'embarquement et que cette déclaration ait été insérée au contrat.

A la suite de la dévaluation du Franc Français le 8 Août 1969, la Banque de France a estimé que la limite de 100 Livres Sterling-or correspondait à 4.576,50 FF **(12)**.

Mais depuis Avril 1978, Le Fonds Monétaire International a imposé à ses membres l'abandon de toute référence à l'or et a créé un étalon, le Droit de Tirage Spécial (DTS).

Suivant ce nouvel étalon, les 100 Livres Sterling ont une équivalence de 823,96 DTS par colis ou par unité **(13)**.

La valeur du DTS varie quotidiennement et peut être consultée par exemple dans l'hebdomadaire français "Bulletin des Transports".

La valeur du DTS au 4 Mars 1992 était de 7,71945 FF. Si nous prenions cette valeur comme référence, le montant du plafond serait en F CFA : 50 x 7,71945 x 823,96 = 318.026. En République du BENIN, la Convention de BRUXELLES dans sa version originale est le seul texte applicable actuellement en matière de limitation de responsabilité du transport maritime.

Cela étant, il nous a été donné de constater que la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) qui

---

(11) CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924 EN ANNEXE
(12) LAMY - TRANSPORT TOME II - 1985 - PAGE 836
(13) LAMY - TRANSPORT TOME II - 1991 - PAGE 809

transporte une bonne partie du frêt maritime à destination du BENIN n'applique même pas la limitation prévue par la Convention de BRUXELLES de 1924. Evidemment, les Armateurs ont la possibilité d'insérer dans leur connaissement "la clause PARAMOUNT" qui est celle qui définit la loi à laquelle le contrat du transport maritime sera soumis.

Ainsi, l'imprimé COBENAM soumet les obligations des parties au contrat de transport sous connaissement, à la loi Ivoirienne du 2 Avril 1936 ainsi qu'à la Convention de 1924.

Pour sa part la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM) soumet les obligations des parties au contrat de transport maritime à l'un des textes suivants :

- la Loi ivoirienne du 02 Avril 1986 ;
- la Loi française du 18 Juin 1966 ;
- la Convention du 25 Août 1924 ;
- l'Article 91 de la Loi maritime belge ;
- le Protocole du 23 Février 1968 ;

Mais malgré les références faites par la COBENAM et la SITRAM , elles fixent systématiquement dans leurs connaissements une autre limitation de responsabilité différente de celles prévues par les textes précités.

Ainsi la limitation prévue dans les connaissements SITRAM et qui est appliquée chaque fois que la SO.N.A.R. exerce ses recours contre cette Société est de 100.000 FCFA **(14)**.

Le plafond de la COBENAM est de 50.000 F CFA par colis ou par unité. Il est cependant précisé qu'en cas d'application de la Convention de BRUXELLES du 25 Août 1924,

---

(14) ARTICLE 3 ALINEA 2 DU CONNAISSEMENT SITRAM EN ANNEXE.

cette limitation est fixée à 100 Livres Sterling-or que les parties conviennent d'évaluer forfaitairement à 200 Livres Sterling, monnaie courante (15).

Si nous nous référons au cours de la Livre Sterling au 7 Avril 1992 qui est égal à 496,88 F CFA, cette limite serait de 498,88 x 200 = 99.776 F CFA.

Ainsi, lorsque la SO.N.A.R. introduit un dossier de recours auprès d'un Armateur, elle doit en général s'accommoder des incertitudes liées à la limite de responsabilité à appliquer par le transporteur. En effet, chaque Armateur a tendance à se référer à une multitude de textes et fixe en dernière analyse une limitation différente de celle des textes.

La disparité des limites fixées par les transporteurs explique que la SO.N.A.R. n'arrive pas à recouvrer pleinement ses droits auprès des Armateurs. D'où l'intérêt de l'action en justice, mais celle-ci peut non seulement durer plusieurs années, mais encore engendrer d'autres problèmes.

Une bonne partie des difficultés énoncées ci-dessus peut être résolue par la SO.N.A.R. s'il existait un cadre de concertation avec les différents intervenants du transport maritime, notamment les transporteurs ou leurs consignataires. A cette fin, nous suggérons la création d'un Comité Consultatif des Opérateurs Maritimes et Portuaires qui comprendrait :

- les Chargeurs représentés par le Conseil National des Chargeurs du BENIN (CNCB) ;

---

(15) ARTICLE 2 ALINEA 1er DU CONNAISSEMENT COBENAM EN ANNEXE

- les Armateurs dont notamment la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) et Maersk-Lines ;
- les Consignataires de navire (DELMAS-BENIN, SCAC-BENIN, TRANSCAP-BENIN, etc) ;
- les Transitaires ;
- le Port Autonome de COTONOU (PAC) ;
- les Acconiers (la Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SOBEMAP) ;
- la SO.N.A.R. en tant qu'Assureur maritime.

Par le biais de ce Comité, la SO.N.A.R. pourra négocier et passer des accords avec les principaux Armateurs ou leurs Consignataires (MAERSK-LINES, COBENAM ou SITRAM) qui transportent une grande partie du frêt béninois, afin que le problème des plafonds de responsabilité applicables sur les dossiers recours trouve une solution raisonnable.

Cela étant, l'idéal serait que la République du BENIN ratifie et mette en application la Convention de HAMBOURG du 31 Mars 1978, plus connue sous le nom de "Règles de HAMBOURG" qui entrera en vigueur le 1er Novembre 1992.

L'application de cette Convention adoptée à l'initiative des Pays en Développement qui comptent plus chargeurs que d'armateurs, présenterait des avantages non négligeables pour le BENIN.

Parmi les dispositions les plus importantes de la Convention de HAMBOURG, nous pouvons citer :

- l'accroissement reconnu aux chargeurs tant sur le fondement que sur l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime ;

- La suppression de tous les cas d'exonération de responsabilité (dont la faute nautique) derrière lesquels s'abritaient les transporteurs maritimes ;

- un système de responsabilité fondé en principe sur une présomption de faute (alors que dans la Convention de 1924, le système est basé sur la présomption de responsabilité) ;

- l'introduction de la responsabilité du fait du retard ;

- l'augmentation substantielle du montant de l'indemnisation par colis par rapport à la Convention de BRUXELLES de 1924 (835 DTS par colis ou unité au lieu de 823,96 DTS pour la Convention de 1924) **(16)** ;

- la reconnaissance de la compétence des tribunaux nationaux ;

- l'extension du délai de prescription qui passe à deux ans dans les Règles de HAMBOURG contre un an seulement dans la Convention de BRUXELLES de 1924. Ainsi, le délai s'aligne sur celui du contrat d'assurance ;

- une disposition qui prévoit qu'au moment où il deviendrait Etat contractant, tout Etat, partie à la Convention de BRUXELLES devra dénoncer celle-ci.

L'application de ce nouveau système de responsabilité aura pour conséquence d'amener les Armateurs à améliorer leurs prestations à l'égard des chargeurs. Il en découlera une diminution du nombre des sinistres et des recours en responsabilité contre le transporteur maritime.

---

(16) LAMY - TRANSPORT - TOME II - 1985 - PAGE 814.

En revanche, les dispositions relatives à l'entière compétence des tribunaux nationaux pour la défense des intérêts des chargeurs et la prescription biennale de l'action en justice favorisent l'exercice des recours qui jusqu'ici ne peut intervenir qu'à certaines conditions.

SECTION II : CONDITIONS D'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR

Tout comme les dossiers d'avaries des Assurés qui sont soumis à des conditions de forme et de fond, les recours des Assureurs contre le transporteur pour pertes et dommages subis par les marchandises doivent remplir certaines conditions pour être réglés.

Pour qu'un dossier de recours puisse être étudié favorablement, il faut que :

1) le droit à l'action soit acquis à l'Assureur : ce sont les conditions préalables ;
2) le dossier soit recevable.

Paragraphe 1 : Conditions Préalables

Ce sont des conditions de fond qui, par la technique juridique de la subrogation, permettent à l'Assureur d'acquérir tous les droits et actions qui appartenaient à l'assuré.

Ces conditions préalables sont au nombre de deux:

- l'existence d'un recours de l'Assuré contre le transporteur ;
- l'indemnisation préalable de l'assuré par l'assureur.

A) Existence Préalable d'un Recours de l'Assuré contre le Transporteur Maritime

La SO.N.A.R. ne peut se subroger à un assuré dans ses droits et actions contre le transporteur maritime que lorsque l'assuré pouvait lui-même personnellement prétendre à de tels droits.

En règle générale, l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance ne peut se trouver en mesure d'agir en responsabilité contre le Transporteur maritime qu'à condition d'avoir subi un dommage portant sur ses marchandises et que ce dommage soit survenu à un moment où les marchandises se trouvaient encore sous la responsabilité du Transporteur.

D'une manière générale, les Commissaires d'Avaries auxquels doivent s'adresser le réceptionnaire des marchandises ne sont pas autorisés en République du BENIN, à procéder à la constatation des dommages avant le déchargement des marchandises. De plus, les réceptionnaires ne prennent livraison des marchandises que bien après le départ du Navire alors que les consignataires convoqués à l'expertise ne s'y présentent presque jamais.

Dans ces conditions, même si la responsabilité du transporteur est présumée, il sera souvent difficile pour la SO.N.A.R. de prouver que les pertes et dommages sont bien survenus dans des conditions engageant indubitablement la responsabilité du Transporteur maritime.

Ces difficultés ne peuvent être évitées que si :

- l'expertise était effectuée dans les cales du navire avant le déchargement et la prise en charge des marchandises par l'acconier ou la constatation des dommages

faite en présence des transporteurs ou de leurs consignataires;

- les différents intervenants dans la chaîne de transport prenaient les réserves nécessaires à chaque rupture de charge pour permettre à la SO.N.A.R. de situer les responsabilités le moment venu et exercer ses recours.

B) Indemnisation Préalable de l'Assuré par l'Assureur :

La SO.N.A.R. ne peut en principe se substituer à l'assuré dans ses droits et recours sans l'avoir indemnisé préalablement. Il s'agit là d'une condition nécessaire de la subrogation. A cet égard, l'article 31 des Conditions Générales de la Police dispose en effet que "Les droits de l'assuré sont acquis à l'Assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement". (17)

Un dossier sinistre ne peut donc faire l'objet d'un recours s'il n'a été payé au préalable puisque c'est ce paiement qui donne droit à la **SO.N.A.R.** d'exercer le recours contre le transporteur maritime.

Celà étant, il convient de préciser ici que tous les sinistres indemnisés par la SO.N.A.R. n'ouvrent pas automatiquement droit à l'exercice d'un recours. Il en est ainsi :

- des sinistres dont le montant des dommages est inférieur à la franchise et pour lesquels la SO.N.A.R. n'a eu à régler que les frais d'expertise ;

- des dossiers prescrits entre le moment de leur

---

(17) CONDITIONS GENERALES DE LA POLICE "TOUS RISQUES" EN ANNEXE

règlement et celui du retrait des chèques par les bénéficiaires ;

- des avaries pour lesquelles l'indemnité payée par la SO.N.A.R. est minime et dont la poursuite du recouvrement ne se justifie pas sur le plan financier ;

- des sinistres dont les formalités pouvant permettre à la SO.N.A.R. d'exercer les recours n'ont pas été régulièrement accomplies par l'assuré et sur lesquels l'Assureur a repercuté l'incidence de la perte des recours ;

- enfin, des dossiers pour lesquels le recours n'est pas normalement conservé, mais au titre desquels la SO.N.A.R. a dû consentir un règlement purement commercial.

En définitive, l'exercice des recours n'est pratiquement possible que pour un nombre limité de dossiers payés.

La preuve de l'indemnisation de l'assuré et celle de son accord sur le montant réglé sont fournies par les pièces de règlement qu'il signe lors du retrait du chèque. Il s'agit de la dispatche de règlement (établie par la Cellule "Sinistres et Recours du Service Transports"), de l'Acte de Subrogation et de la Quittance de Règlement.

Mais, étant donné qu'il n'existe en assurance maritime aucun délai réglementaire à l'instar de certaines branches d'assurance ni pour la déclaration des sinistres, ni pour la présentation des pièces justificatives du préjudice, certains dossiers d'avaries sont présentés à la SO.N.A.R. avec retard. Dans ce cas, s'il s'agit d'un dossier régulier, que le Service Maritime juge comme présentant une forte probabilité de recouvrement auprès du transporteur, la SO.N.A.R. prend des mesures conservatoires pour son action auprès du transporteur

avant même d'avoir indemnisé l'assuré. Il en est ainsi également des dossiers réglés, mais, pour lesquels les clients ne sont pas venus retirer les chèques à temps et n'ont pu signer les documents de règlement qui permettraient à l'Assureur d'exercer ses recours. Ces mesures conservatoires permettent à la SO.N.A.R. de préserver ses droits afin de les exercer ultérieurement. Mais elles ne sont que rarement acceptées par les transporteurs qui estiment que le transfert des droits et actions ne s'est pas encore opéré.

Pour prétendre donc à l'exercice d'un recours, la SO.N.A.R. doit d'abord régler à l'assuré les dommages que ce dernier a subi du fait du transport maritime. Mais, avant d'espérer une suite favorable de la part du transporteur, son dossier doit être recevable.

Paragraphe 2 : Conditions de Recevabilité du Dossier de Recours

Le droit à l'action de recours étant acquis une fois que les conditions préalables sont remplies, la SO.N.A.R. ne peut toutefois exercer ce droit que si :

- le recours a été préalablement conservé contre le Transporteur par la formulation des réserves à la livraison des marchandises, dans les délais légaux ;

- le transporteur maritime n'est pas exonéré de sa responsabilité ;

- l'action est intentée dans les délais de la prescription,applicables.

En général, les cas d'exonération de la responsabilité du transporteur ne créent pas de difficultés particulières pour l'exercice de recours, car certains d'entre

eux (comme le défaut d'emballage, la freinte de route... etc), constituent des exclusions de garantie pour l'Assureur. Cependant, le non respect des deux autres conditions à savoir, la conservation des recours et le délai de prescription entraînent le rejet des dossiers de recours de la SO.N.A.R..

A) Conservation des Recours

Comme nous l'avions souligné plus haut, les formalités conservatoires de recours sont indispensables pour l'exercice des recours. La non préservation des recours entraîne une présomption de livraison conforme.

Les difficultés qui apparaissent ici et qui concernent l'expertise et la formulation des réserves lors de la livraison ont des implications sur la procédure de règlement des dossiers d'avaries par la SO.N.A.R..

Ces difficultés sont liées à :

- l'absence de lettres de réserves au dossier ;
- les lettres de réserves tardives ;
- l'expertise unilatérale... etc.

Elles ont déjà été évoquées dans le deuxième chapitre de la première partie et des solutions adéquates ont été proposées.

Mis à part ces difficultés, il arrive aussi que la préservation des recours soit faite dans les formes et délais requis, mais que le fond de la lettre de réserves ne permette pas d'engager la responsabilité du transporteur. Généralement, les transporteurs rejettent de pareils dossiers.

La SO.N.A.R. pourrait dans un guide pratique élaboré à l'intention de ses assurés "Transports", proposer des

modèles de lettres de réserves circonstanciées compte tenu du type de sinistre.

S'agissant de l'expertise, si dans un rapport les causes du dommage ne sont pas clairement et précisément déterminées, la SO.N.A.R. pourrait se rapprocher de l'Expert concerné. Les Experts requis par les assurés en cas de sinistre étant ceux agréés par la SO.N.A.R., celle-ci pourrait expressément demander à l'Expert concerné d'être plus explicite à l'avenir.

Nous ne saurions terminer sans évoquer les difficultés liées à la formulation des réserves en cas de marchandises empotées dans un container.

S'il est vrai que la containerisation des marchandises à destination des Pays Africains a pour avantage la réduction de certains types d'avaries, elle constitue néanmoins un obstacle supplémentaire à la formulation des réserves.

L'assuré se trouve souvent lors de la prise de livraison d'un container plombé, dans une situation où il ne peut pas vérifier son contenu afin de prendre des réserves. Quelque fois l'assuré ouvre d'abord le container, constate qu'il y a des avaries avant de commettre le Commissaire d'Avaries. Dans cette situation, il est impossible à l'Expert de dire le moment de la survenance des avaries. Les recours exercés sur la base de tels dossiers n'aboutissent généralement pas car, ils sont contestés par les transporteurs.

Pour éviter des contestations par le transporteur en cas d'exercice de recours, il doit être conseillé aux assurés de prendre toutes les mesures appropriées pour ouvrir les containers en présence de toutes les parties intéressées afin de rendre la constatation des dommages contradictoire.

B) Prescription :

La prescription est selon le Code Civil français "un moyen d'acquérir ou de se libérer par un certain laps de temps et sous les conditions déterminées par la loi **(18)**.

La non prescription est une condition de recevabilité du dossier de la SO.N.A.R. auprès des Transporteurs maritimes.

La SO.N.A.R., créancier de l'action perd donc la possibilité de faire valoir ses droits en justice une fois que ce temps est accompli, ou lorsqu'il ne fait pas la preuve d'une circonstance de nature à faire échec à la prescription ; son action devient irrecevable après expiration de ce délai. Le délai de la prescription varie suivant la nature de l'action et le domaine dans lequel cette action s'exerce.

En matière maritime et spécifiquement en ce qui concerne l'action en responsabilité contre le Transporteur maritime, elle se prescrit au bout d'un an. **(19)**

L'action récursoire de l'Assureur n'est rien d'autre que l'action en responsabilité de l'assuré contre le transporteur maritime, action que recueille l'Assureur par le jeu de la subrogation. C'est la raison pour laquelle, l'action de l'Assureur contre le transporteur se prescrit au bout des mêmes délais que ceux qui auraient été applicables à l'assuré.

Etant donné qu'il n'existe aucun délai légal en Assurance maritime pour la déclaration des sinistres, certains dossiers sont présentés avec retard à la SO.N.A.R.

---

(18) ARTICLE 2.219
(19) ARTICLE 3 ALINEA 6 DE LA CONVENTION DE BRUXELLES 1924

Dans ces conditions, il arrive que la SO.N.A.R. demande à titre conservatoire le report du délai de prescription bien que les dossiers ne soient pas encore réglés. Bien souvent les Armateurs refusent d'accorder ce report tant que l'acte de subrogation ne leur est pas présenté.

Parfois, la prescription est acquise au Transporteur alors que la SO.N.A.R. est en train de négocier avec lui un règlement transactionnel. Dans ce cas, la SO.N.A.R. demande le report du délai de prescription qui n'est pas toujours accepté par l'Armateur surtout s'il n'a pas encore reconnu sa responsabilité.

* *
*

La responsabilité du Transporteur maritime est fondée sur la présomption de responsabilité édictée à son encontre par le Législateur.

La loi a assorti cette présomption de deux séries de garde-fous qui sont :

- les nombreux cas d'exonération pour lesquels la responsabilité du Transporteur ne peut être retenue ;

- la limitation de responsabilité dans le cas où sa responsabilité venait à être engagée. Bien qu'il existe des Conventions internationales qui fixent le plafond de responsabilité à la charge des Transporteurs maritimes et auxquelles beaucoup de Pays ont adhéré, les Armateurs issus de ces Pays n'appliquent pas pour les recours exercés par la SO.N.A.R. les limitations prévues par lesdites Conventions. Ainsi par exemple, la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) et la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM) ne font pas figurer dans leurs connais-

sements le montant de la limitation tel qu'il ressort de la Convention de BRUXELLES de 1924 et suivant la Conversion admises par les usages maritimes français (puisque le Franc CFA a une parité avec le Franc Français). L'incertitude qui plane sur le montant de la limitation constitue un obstacle au recouvrement des recours exercés par la SO.N.A.R. contre les transporteurs maritimes.

Par ailleurs, tout comme l'Assuré qui introduit sa demande d'indemnisation auprès de la SO.N.A.R., doit accomplir certaines formalités sous peine de voir son dossier rejeté, la SO.N.A.R. qui exerce son recours contre un Transporteur maritime doit remplir certaines conditions de recevabilité avant d'espérer recouvrer quelque chose auprès du transporteur.

Aussi, même lorsque toutes les conditions sont remplies, la procédure de recours entamée par la SO.N.A.R. contre le transporteur ne se déroule pas toujours sans problème. En effet, d'autres difficultés surgissent dans la mise en oeuvre de l'exercice des recours quelque soit sa forme.

CHAPITRE II : DIFFICULTES RENCONTREES PAR LA SO.N.A.R. DANS LA MISE EN OEUVRE DU RECOURS

Après avoir procédé au règlement de l'indemnité d'Assurance, l'Assureur Maritime sur facultés est en droit d'exercer un recours contre le Transporteur Maritime pour lui faire supporter la charge définitive des dommages. Cependant tous les dossiers réglés ne donnent pas lieu à exercice de recours. En effet, avant d'exercer le recours, la SO.N.A.R. en évalue d'abord l'intérêt, au regard des frais et de l'effort que cet exercice exigera.

En général, lès Assureurs ont du mal à faire valoir leurs droits à recouvrement auprès des Transporteurs. Les difficultés rencontrées dépendent de la voie de recours choisie par l'Assureur pour son action.

L'Assureur maritime subrogé a le choix entre deux voies de recours : la voie amiable et la voie judiciaire.

SECTION I : OBSTACLES A L'ABOUTISSEMENT DU RECOURS AMIABLE

Le recours amiable suit une procédure transactionnelle.

C'est la forme de recours habituellement utilisée par la SO.N.A.R.

Le recours amiable consiste en un arrangement entre l'Assureur sur facultés et le Transporteur maritime et aboutit généralement à un compromis.

Le recours amiable permet à la SO.N.A.R. lorsqu'il aboutit à un règlement, de rentrer immédiatement dans ses fonds et de gagner du temps. Il évite à l'Assureur les frais de justice, les honoraires d'Avocat et les dommages et intérêts si l'issue lui est défavorable.

C'est pourquoi dans la pratique, les Assureurs maritimes en général vont le préférer à la procédure judiciaire.

Par quel processus s'effectue donc le recours amiable ?

Paragraphe 1 : Procédure du Recours Amiable

La procédure amiable en Assurance maritime au BENIN, suppose qu'il n'y a pas eu d'accord préalable entre la SO.N.A.R. et le transporteur maritime de transiger en cas de litige.

Avant d'évoquer la gestion du recours amiable par la SO.N.A.R., nous allons étudier son mécanisme.

A) Mécanisme du Recours Amiable

Le recours amiable tient compte à la SO.N.A.R. de l'importance de l'indemnité versée à l'Assuré. Il ne concerne que des petits sinistres dont le montant payé est inférieur à Un Million (1.000.000) de Francs CFA.

Pour exercer le recours amiable, la SO.N.A.R. adresse au Transporteur maritime un dossier de réclamation qui doit comporter les pièces suivantes :

- la facture de la marchandise et la liste de colisage éventuellement ;
- l'original du connaissement ;
- le Bon de Livraison de la SOBEMAP ;
- le Rapport d'Expertise ;
- le Certificat Définitif de non livraison en cas de marchandises non débarquées ;
- la totalité des correspondances de réserves ;
- l'acte de subrogation signé par l'Assuré ou le bénéficiaire de l'assurance ;
- la facture des dommages.

Nous avons déjà montré dans la première partie de notre travail l'importance de toutes ces pièces, à l'exeption de la facture des dommages.

La facture des dommages est la pièce qui reprend le décompte qualitatif et quantitatif des avaries et pertes (tel qu'il ressort de la dispatche de règlement) et le montant de la réclamation de la SO.N.A.R. Le montant réclamé dans un recours amiable n'est pas celui de l'indemnité versée à l'assuré. En général, la SO.N.A.R. réclame plutôt la valeur intrinsèque de la marchandise avariée ou manquante, c'est-à-dire la valeur de facture des dommages.

Le dossier de recours envoyé au Transporteur maritime pourra être étudié à son niveau et payé, ou tout simplement rejeté.

Les causes de rejet peuvent être celles entraînant l'irrecevabilité du dossier. Le Transporteur maritime peut également estimer après étude du dossier qu'il n'est pas responsable.

Lorsqu'il reconnait que sa responsabilité est engagée, il propose généralement à la SO.N.A.R. une certaine somme suivant la nature des marchandises et l'ampleur des dommages.

En général, bien que la SO.N.A.R. ne réclame que la valeur intrinsèque de la marchandise avariée, les transporteurs maritimes lui proposent habituellement entre 25 et 33 % de cette valeur ; si bien que les sommes récupérées au titre d'un exercice donné sont dérisoires par rapport aux indemnités versées par la SO.N.A.R. C'est ce qui ressort du tableau ci-après, relatif aux sinistres payés et aux recours encaissés.

Tableau n° 6 : Tableau Comparatif des Sinistres Payés et des Recours Encaissés en "Facultés Maritimes" de 1988 à 1991 (20)

EXERCICES	SINISTRES PAYES (F CFA)	RECOURS ENCAISSES (F CFA)	RAPPORT RECOURS ENCAISSES/SINISTRES PAYES
1988	18.539.181	1.183.928	6,38 %
1989	15.516.305	427.775	2,75 %
1990	10.238.114	143.435	1,40 %
1991	190.077.721	5.118.480	2,69 %
TOTAL	234.371.321	6.873.618	2,93 %

On constate que durant cette période la SO.N.A.R. n'a recouvré en moyenne que 2,93 % des sinistres réglés. Ce faible taux peut s'expliquer par les facteurs suivants :

- le recouvrement ne concerne pas tous les sinistres réglés. L'exercice du recours ne se fait pas pour les petits sinistres pour lesquels il ne se justifie pas ; il ne concerne pas non plus les dossiers réglés commercialement et les sinistres prescrits avant le règlement ;

- beaucoup de dossiers de recours sont rejetés par les Transporteurs maritimes ;

- un sinistre en Avaries Communes a été réglé par la SO.N.A.R. en 1991 pour un montant de 162.117.570 F CFA.

---

(20) SOURCE : STATISTIQUES SMTA / SO.N.A.R.

La SO.N.A.R. et le transporteur maritime ne se mettent d'accord sur le montant du recouvrement qu'après plusieurs échanges de correspondances.

Certains Armateurs sont réticents à proposer des solutions amiables pour les réclamations qui leur sont présentées et ne répondent même pas à la première correspondance de recours. La SO.N.A.R. se voit donc obligée de les relancer à plusieurs reprises.

Parfois pendant la phase de pourparlers, la prescription est acquise au Transporteur maritime. Puisque la procédure amiable n'interrompt pas la prescription, la SO.N.A.R. demande au Transporteur maritime le report du délai de prescription. Certains transporteurs refusent de le lui accorder même s'ils avaient déjà tacitement reconnu leur responsabilité en proposant de régler un certain montant.

Or, "une offre écrite d'indemnité faite par le Transporteur et contenant en elle même à la fois reconnaissance du dommage et promesse de le réparer a pour effet de substituer la prescription de droit commun à la prescription annale". **(21)**

Lorsqu'après plusieurs correspondances, la SO.N.A.R. accepte la proposition faite par le Transporteur, elle signe une décharge ou la quittance de règlement qu'elle lui renvoie ou à son Consignataire et reçoit en contrepartie le chèque.

Après l'encaissement du chèque, le dossier recours est archivé.

Le mécanisme du recours amiable tel qu'il est décrit paraît simple, mis à part les problèmes évoqués.

---

(21) LAMY - TRANSPORT - TOME II - 1991 - PAGE 826

Il est cependant permis de se demander comment dans la pratique, la SO.N.A.R. s'organise pour exercer le recours amiable et pour suivre ses dossiers.

B) Gestion des Dossiers de Recours Amiables

C'est la Cellule "Sinistres et recours" du Service Maritime, Transports et Aviation qui a la charge du suivi des dossiers de recours.

Depuis sa création en 1981, le Service Maritime initiait en général lui même le dossier de recours qu'il adressait directement au transporteur maritime ou à son Consignataire avec une lettre motivée justifiant le recours, pièces justificatives à l'appui. En vue de faire aboutir le recours, le Service échange périodiquement des correspondances avec le transporteur maritime en prenant soin de demander un report à l'approche de la date de prescription.

Mais à partir de 1985, avec la croissance du nombre de dossiers de recours due à l'obligation d'assurance locale des importations, la SO.N.A.R. avait tenté l'expérience de confier ses dossiers de recours à un Agent Spécialisé de Recouvrement se trouvant à Anvers. Il s'agit de "J.G. BEECKMAN". Cet agent est chargé d'exercer le recours amiable pour le compte de la SO.N.A.R. Il doit lui rendre périodiquement compte et percevoir en contrepartie des honoraires.

Malheureusement, beaucoup de dossiers confiés à BEECKMAN ont été prescrits sans connaître un dénouement heureux.

Depuis 1987, le Service Transports gère seul tous les dossiers de recours amiables en traitant directement avec le transporteur maritime ou son consignataire.

Le recours amiable est la voie la plus facile pour la SO.N.A.R. de régler les litiges avec les transporteurs maritimes. Il lui permet d'épargner de l'argent. Cependant, il comporte beaucoup de difficultés pour être mis en oeuvre et son aboutissement est souvent aléatoire. En effet, la SONAR se heurte souvent à une attitude quelque peu décourageante des Transporteurs Maritimes ou de leurs Consignataires.

Paragraphe 2 : Difficultés dues aux Transporteurs ou aux Consignataires de Navires

Le recours amiable soulève des problèmes non négligeables dans la mesure où les transporteurs maritimes font tout ce qu'ils peuvent pour se soustraire à leur responsabilité.

Les difficultés rencontrées par la SO.N.A.R. diffèrent selon qu'elle a à faire au Transporteur lui-même ou à son Consignataire.

*** Le Consignataire du Navire :**

C'est un Mandataire salarié de l'Armateur du Navire.

Les dossiers de réclamation de la SO.N.A.R. sont souvent transmis aux Consignataires pour le compte des transporteurs maritimes qu'ils représentent. Parfois, les transporteurs maritimes répondent directement à la SO.N.A.R. Mais il arrive aussi que la SO.N.A.R. traite avec le Consignataire jusqu'au règlement du dossier. Lorsque la SO.N.A.R. doit passer par le Consignataire du navire, les problèmes qui peuvent en découler sont :

- le circuit des correspondances est alourdi ; ceci entraîne une prolongation des délais d'encaissement ;

- le report du délai de prescription ne peut être demandé qu'au Consignataire qui, à son tour, va transmettre la demande et attendre la réponse. Pendant ce temps, la prescription peut être acquise au transporteur maritime ;

- certains Consignataires ne transmettent pas le dossier à temps à leur mandant. D'autres les gardent en attendant la prescription pour l'archiver purement et simplement, et envoyer une lettre de rejet à la SO.N.A.R.

*** Le Transporteur Maritime :**

Certains Transporteurs n'ont pas de représentants locaux avec qui la SO.N.A.R. pourrait traiter des dossiers de recours. Dans ce cas, elle leur adresse directement ses réclamations.

Dans la mesure où les parties en présence résident dans des zones géographiques éloignées , il est difficile à la SO.N.A.R. de négocier dans de saines conditions avec les Armateurs. Le courrier met du temps à parvenir aux destinataires et les autres moyens de communication de la SO.N.A.R. (Télex, Téléfax...) ne sont pas toujours au point.

La SO.N.A.R. doit souvent faire face, en cas de recours amiable, à la lenteur du transporteur maritime à se prononcer sur la réclamation qui lui est adressée.

Certains transporteurs maritimes n'ayant même pas de consignataire sont difficiles à poursuivre, parce qu'ils n'ont pas d'adresse fiable. Les lettres de recours qui leur sont envoyées par l'adresse indiquée sur le connaissement sont retournées.

D'autres transporteurs maritimes sont réticents pour reconnaître leur responsabilité. Ils rejettent

systématiquement des dossiers régulièrement constitués et pour lesquels les dommages sembles être survenus pendant le transport maritime.

Enfin, les transporteurs maritimes lorsqu'ils acceptent de payer le recours, proposent des montants dérisoires qui sont toujours inférieurs à 50 % de la valeur intrinsèque des marchandises, réclamée par la SO.N.A.R.

Au total, la majeure partie des obstacles au paiement des recours amiables de la SO.N.A.R. sont dûs aux manoeuvres des transporteurs maritimes ou de leurs représentants locaux visant à :

- retarder leur conclusion sur les dossiers de réclamation qui leur sont adressés en vue de faire courir la prescription annale édictée à leur profit par le législateur ;

- rejeter les dossiers ;
- ou proposer des montants dérisoires pour le règlement.

Face à ces comportements des transporteurs maritimes, la SO.N.A.R. est souvent impuissante.

Il serait souhaitable que, dans l'intérêt du commerce international, les transporteurs fassent preuve d'un esprit de franche collaboration dans leurs relations avec les Assureurs.

La SO.N.A.R. et les autres Assureurs maritimes de la sous-région doivent s'organiser en une Association pour rencontrer périodiquement les Conférences Maritimes. Il s'agit de la "Conference of the West African Coast" (COWAC) et de la "Mediteranean Europe West Africa Conference" (MEWAC) composées des Armateurs qui désservent les pays de la sous-région. Au

cours de ces réunions, les assureurs maritimes pourront poser aux Armateurs de ces Conférences, les différents problèmes auxquels ils sont confrontés dans l'exercice des recours . Ces réunions leur donneront l'occasion de discuter avec les transporteurs maritimes et de défendre leurs intérêts. Ces rencontres périodiques auront comme conséquence l'instauration de bonnes relations entre les Assureurs et les Transporteurs maritimes de la sous-région, et à la longue, un meilleur recouvrement des recours contre les transporteurs maritimes.

Enfin, pour augmenter le taux de recouvrement la SO.N.A.R. peut signer une convention avec le cabinet "J.G. BEECKMAN" pour lui confier les dossiers de grands Armateurs européens comme DELMAS VIELJEUX, MAERSK LINE, NEDLLOYD, etc. Cela lui évitera les recours judiciaires dont les problèmes, bien que n'étant pas du même ordre, sont plus complexes.

SECTION II : PERIPETIES DES RECOURS JUDICIAIRES

Le recours judiciaire est la procédure par laquelle un requérant saisit le Tribunal pour qu'il se prononce sur ses réclamations ou qu'il sanctionne les droits dont il se prévaut.

En République du BENIN, l'institution judiciaire qui connaît des litiges liés au transport maritime est le Tribunal de Première Instance statuant en matière civile et commerciale.

A la SO.N.A.R., le contentieux judiciaire n'intervient que lorsque le montant de l'indemnité versée à l'Assuré dépasse Un Million de Francs CFA. Elle peut aussi intervenir lorsque la Compagnie n'obtient pas de solution amiable de la part des Armateurs ou de réponse à sa demande de report de prescription.

Le recours judiciaire comporte beaucoup de difficultés. Il s'agira ici avant d'examiner les problèmes pratiques liés au recours judiciaire, notamment ceux relatifs à l'organisation judiciaire, d'exposer la procédure du recours judiciaire.

Paragraphe 1 : Procédure du Recours Judiciaire

Mis à part le fait que le dossier est confié à un Avocat pour assigner les présumés responsables en justice, le processus est à peu près similaire. Mais les problèmes qu'il comporte sont tout à fait différents, surtout qu'il s'agit pour le Conseil de la SO.N.A.R. d'exercer son action devant une juridiction reconnue compétente.

A) Mécanisme du Recours Judiciaire :

Pour exercer le recours amiable, la SO.N.A.R. requiert les services d'un Avocat à qui elle confie toutes les pièces justificatives du dossier. Les pièces sont exactement les mêmes que pour le recours amiable. Mais ici, la SO.N.A.R. ajoute la dispatche de règlement au dossier du recours judiciaire.

La dispatche de règlement est la pièce qui retrace l'étude technique faite par la SO.N.A.R., pièce que l'Assuré signe lors du retrait du chèque de règlement. Cette signature a pour conséquence l'acceptation par l'assuré du paiement ainsi effectué.

L'Avocat exerce le recours en lieu et place de la SO.N.A.R., moyennant rétribution.

Le Conseil de la SO.N.A.R. assigne souvent conjointement l'armateur et/ou son représentant, le capitaine du navire ainsi que l'acconier manutentionnaire pour les

entendre condamnés solidairement à la réparation du préjudice subi.

Pour ne pas confier les dossiers à n'importe quel avocat, la SONAR a signé avec trois (3) cabinets de la place, une "Convention" relative aux honoraires d'avocat et frais de procédure en matière de recours sur dossiers d'avaries en branche Transports.

Selon cette Convention, les Avocats qui exercent le recours pour le compte de la SO.N.A.R. devront percevoir comme honoraires :

- 12, 50 % de la somme récupérée s'il s'agit d'un recours amiable ;

- 15 % de la somme récupérée si c'est le cas d'un recours judiciaire. On ajoutera à ce montant les frais de procédure (frais de greffe et d'enrôlement... etc) ;

- 50.000 F CFA si le dossier n'aboutit pas.

Notons qu'en pratique, les dossiers ne sont confiés aux Avocats que pour le recours judiciaire. Mais il peut arriver que pendant l'instance judiciaire, le transporteur et l'Avocat tentent de transiger. C'est dans ces conditions que la SO.N.A.R. paie à l'Avocat 12,50 % de la somme récupérée par transaction à l'occasion d'un recours initié par voie judiciaire.

Après chaque audience, l'Avocat tient le Service Maritime au courant de l'évolution du dossier jusqu'à son règlement définitif. La SO.N.A.R. suit de près les débats et est informée au fur et à mesure des propositions des présumés responsables assignés.

Le mécanisme du recours judiciaire est fort simple car il suffit pour la SO.N.A.R. de confier le dossier à l'un de ses Avocats qui fera le nécessaire et lui rendra compte. Mais c'est un processus assez long, coûteux pour la SO.N.A.R. qui est souvent compliqué par les clauses attributives de compétence qu'on trouve dans presque tous les connaissements.

B) Clauses Attributives de Compétence Territoriale :

La compétence, c'est le pouvoir conféré par la loi à un tribunal d'instruire ou de juger un procès.

L'action en responsabilité civile contre le Transporteur maritime relève du ressort exclusif des tribunaux d'ordre judiciaire.

Avant d'assigner en justice, le Conseil de la SO.N.A.R. doit en principe rechercher le tribunal qui, en fonction de sa localisation géographique se trouve compétent : c'est la compétence territoriale.

En action de responsabilité civile contre le Transporteur, cette compétence territoriale est souvent assez difficile à établir car le Transport maritime est une activité commerciale à caractère international. Il comporte des éléments d'extranéïté.

Son contentieux est régi par des règles de compétence internationale.

Dans le cadre du transport de marchandises par mer, de nombreuses possibilités sont offertes par les règles du Droit International Privé, les Conventions internationales, les lois ainsi que les contrats de transports, aux demandeurs agissant en Responsabilité Civile contre le Transporteur.

Ainsi, l'Assureur subrogé "peut intenter son action devant le tribunal du principal établissement ou de la résidence habituelle du Transporteur maritime, le tribunal du port de chargement ou de déchargement, le Tribunal de tous autres lieux désignés à cette fin dans le contrat de transport". (22)

La jurisprudence française met souvent un accent particulier sur la juridiction du lieu de livraison effective de la chose.

Malgré cette panoplie de tribunaux compétents, il n'en demeure pas moins qu'en Droit International Privé, la loi applicable aux obligations contractuelles est celle expressément ou implicitement choisie par les parties : c'est la loi d'autonomie.

En effet, les Armateurs insèrent habituellement dans les connaissements qu'ils délivrent des clauses les affranchissant des règles de compétence internationale.

Par ces clauses, les parties conviennent soit de saisir les juridictions d'un Etat autre que celui désigné par les règles de compétence : ce sont les clauses attributives de compétence ; soit de soustraire le litige à toute juridiction étatique pour le confier à un tribunal arbitral : ce sont les clauses arbitrales.

Ces clauses prévues par les transporteurs dans les connaissements sont imposées généralement aux chargeurs et destinataires des marchandises.

Les clauses attributives de compétence renvoient

---

(22) CRITIQUE DE M. M. PIERRE BONASSIES SUR LES REGLES DU HAMBOURG DANS CAHIERS DE DOCUMENTATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARSEILLE PAGE 16.

généralement à des tribunaux auprès desquels des problèmes d'ordre pratique limitent les possibilités d'intervention des Conseils de la SO.N.A.R.

Tout en favorisant les Armateurs étrangers, ces clauses empêchent les destinataires des marchandises et partant, leur assureur de défendre leurs intérêts.

En République du BENIN, le Tribunal de Première Instance rejette ces clauses et se déclare compétent pour connaître des litiges maritimes.

Le législateur béninois avait prévu dans l'Ordonnance N° 74-24 du 14 Mars 1974 portant Code du Commerce Maritime, une disposition permettant d'assigner devant cette juridiction tout Armateur qui aura manqué à l'exécution de ses obligations découlant du contrat de transport.

L'article 246 de ce code dispose en effet que : "Le seul fait de consigner un navire à un consignataire au Bénin, entraîne pour l'Armateur, élection de domicile chez ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire ou sa cargaison. Tout acte judiciaire ou extra-judiciaire visant l'Armateur peut être valablement signifié à son Consignataire, même après le départ du Navire".

Le seul problème qui se posera plus tard est celui du poids que les Transporteurs maritimes donneront à ces jugements rendus par le Tribunal de COTONOU. **Tous les dossiers confiés par la SO.N.A.R. aux Avocats depuis 1984 sont encore en instance devant la Cour d'Appel de COTONOU.** Aucun d'eux n'a encore été payé après une décision judiciaire. Cet état de chose est due à d'autres difficultés relatives à l'organisation judiciaire au BENIN.

Paragraphe 2 : Difficultés Inhérentes à l'Organisation Judiciaire au BENIN

Si le recours judiciaire permet à l'Avocat de l'Assureur de réclamer le montant intégral de l'indemnité qu'il a versée au bénéficiaire, il n'en demeure pas moins que l'Assureur doit souvent subir les conséquences de la lenteur des tribunaux qui au BENIN est compliquée par un manque de formation des Avocats et des Magistrats en matière de Commerce Maritime.

La lenteur des tribunaux dans le jugement des litiges maritimes se manifeste par de nombreux renvois et des délais de procédure anormalement longs qui entraînent des pertes financières pour la SO.N.A.R.

En général, le jugement du Tribunal de Première Instance n'est rendu qu'après plusieurs renvois, quatre ou cinq ans après l'assignation.

La lenteur judiciaire peut s'expliquer par le manque de formation des Magistrats et de certains Avocats en matière du Commerce Maritime International.

Pour promouvoir le Commerce International au BENIN il est indispensable que certains Magistrats et Avocats se spécialisent dans ce domaine. Les litiges maritimes pourront leur être confiés.

Il aurait été également souhaitable que des Consultants et Conseillers Juridiques en Commerce Maritime soient agréés afin qu'ils puissent donner leur avis technique et/ou juridique sur les litiges maritimes.

Par ailleurs, il faudra sensibiliser les autorités judiciaires pour une plus grande célérité dans le traitement des affaires maritimes.

Enfin, il peut être envisagé à longue échéance, après concertation entre tous les opérateurs maritimes, une Commission arbitrale chargée d'accélérer le règlement des litiges et d'éviter le plus que possible les recours judiciaires.

* *

*

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail, il nous est apparu utile de faire ressortir les insuffisances qui ont une influence sur le règlement des sinistres maritimes sur facultés par la SO.N.A.R. et l'exercice des recours contre les transporteurs maritimes, et qui entravent du coup le développement de l'assurance maritime au BENIN. Ces insuffisances concernent :

- la méconnaissance par les chargeurs/importateurs du Décret N° 83-406 sur l'obligation d'assurance à l'importation auprès de la SO.N.A.R. ;

- l'absence de modalités pratiques de suivi de l'obligation et de contrôle par le cordon douanier ;

- l'ignorance par les chargeurs/importateurs et leurs transitaires des différents types de garanties offertes, des événements qu'ils couvrent et du moment indiqué pour la souscription de l'assurance sur facultés maritimes ;

- le doute existant au niveau des chargeurs quant à la capacité de couverture de tous les risques par la SONAR et l'indemnisation par elle des sinistres, dans des délais raisonnables ;

- la méconnaissance par les assurés de leurs obligations en cas de sinistre en ce qui concerne les formalités à accomplir et les pièces constitutives du dossier d'avaries et leur incidence sur le règlement des sinistres ;

- divers problèmes liés au Service "Transports" de la SO.N.A.R. et aux autres intervenants de la chaîne de transport maritime qui empêchent soit le règlement du dossier, soit le règlement dans un délai raisonnable.

La multiplicité des conventions internationales qui régissent le transport maritime et auxquelles les transporteurs font référence dans les connaissements ;

- les nombreux cas d'exonération dont bénéficient les transporteurs maritimes ;

- l'incertitude liée à la limite de responsabilité à appliquer par le transporteur maritime en cas d'exercice de recours ;

- l'interprétation nationale faite par certains armateurs des plafonds légaux de responsabilité issus des conventions internationales ;

- la courte durée de la prescription qui est annale en transport maritime ;

- les difficultés de détermination de la législation applicable entre la loi nationale et les conventions internationales en cas d'exercice de recours ;

- l'insertion dans les connaissements des clauses attributives de compétence ;

- l'absence de spécialisation des juges et de certains avocats dans le domaine du commerce maritime ;

- la non ratification par la République du BENIN de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer signée à HAMBOURG le 31 Mars 1978 ;

- la lenteur judiciaire.

De notre analyse, il ressort que les insuffisances ont comme corollaire :

- la souscription par les assurés ou leurs transitaires de la garantie FAP Sauf après le débarquement des marchandises, qui ne donne droit en aucun cas à un règlement de sinistre ;

- la complicité de la SO.N.A.R. dans la délivrance des Certificats d'Assurance de complaisance favorisant ainsi le placement des primes à l'étranger et l'évasion des devises;

- l'application par la SO.N.A.R. de la sanction de réduction d'indemnité ou le rejet pur et simple de certains dossiers ;

- le rejet des dossiers de réclamation de la SO.N.A.R. par les transporteurs ou la proposition de sommes dérisoires par ces derniers.

A l'issue de ces observations, quelques propositions nous paraissent indispensables :

1) L'élaboration d'un guide pratique "Transports" facile à comprendre, à l'intention des assurés. Ce guide doit comporter entre autres renseignements, sur l'assurance maritime :

- l'information sur l'existence du Décret N° 83-406 portant obligation d'assurer auprès de la SO.N.A.R. les facultés à l'importation et les sanctions auxquelles les assurés s'exposent en cas d'inobservation ;

- les types de polices offertes par la SO.N.A.R. et les extensions possibles de garanties ;

- les événements couverts par chaque police et ceux exclus ;

- les avantages de la garantie "TOUS RISQUES" ;

- la possibilité de délivrance d'une police d'abonnement aux importateurs dont le chiffre d'affaires mensuel atteint Cent Millions de Francs CFA ;

- les renseignements nécessaires à fournir en cas de souscription ;

- les mesures conservatoires à prendre en cas de perte ou de dommages et qui concernent la conservation des recours contre les présumés responsables et le constat contradictoire ;

- les pièces à fournir à la SO.N.A.R. à l'appui d'un dossier de réclamation ;

- les modèles des lettres de réserves suivant les différents types d'événements pouvant survenir ;

- l'adresse du service auquel le dossier de réclamation doit être adressé en vue d'accélérer le règlement.

2) Le guide pratique doit être appuyé d'articles publicitaires dans certains journaux, de tables rondes radiodiffusées et télévisées, des séminaires organisés à l'intention des opérateurs économiques importateurs ou de leurs agents qui s'occupent de l'assurance maritime.

3) La conception d'un Certificat d'Assurance dont les Conditions Générales et Particulières puissent tenir sur deux pages. A cet effet, en vue de l'élaboration des nouvelles conditions générales, la SO.N.A.R. devra comparer celles qu'elle utilise présentement et qui sont de la France aux clauses types d'assurance sur facultés élaborées par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

4) La spécialisation en assurance maritime des cadres de la SO.N.A.R. qui ont à la charge la liquidation technique des dossiers de sinistres sur facultés maritimes et de recours.

5) La mise en place par la SO.N.A.R. d'une police d'assurance de "Responsabilité Civile" à l'intention des transitaires locaux.

En outre, nous faisons les recommandations suivantes :

1) La prise par l'Etat de mesures appropriées pouvant permettre à la douane d'appliquer effectivement les sanctions prévues par le Décret et d'empêcher la SO.N.A.R. de continuer à participer au jeu de la délivrance des certificats de complaisance qui ne l'honore guère.

2) La ratification par la République du BENIN de la Convention de Hambourg du 31 Mars 1978 compte tenu des avantages que cette Convention comporte pour les chargeurs, et partant pour leur assureur. Le BENIN est un Pays essentiellement chargeur. La propriété du seul navire qu'il possédait, a été cédée depuis 1990.

3) La concertation périodique des services et structures nationaux qui traitent avec les opérateurs économiques ou qui ont à charge le développement du commerce extérieur afin d'apporter des solutions aux problèmes qui se posent à eux. Il s'agit de :

- la Douane ;
- le Port Autonome de COTONOU (PAC) ;
- le Conseil National des Chargeurs du BENIN (CNCB);
- le Conseil National pour l'Exportation (CNEX) ;
- Le Centre Béninois du Commerce Extérieur (CBCE) ;
- La SO.N.A.R.

4) La sensibilisation des autorités judiciaires pour une plus grande célérité dans le traitement des affaires maritimes.

5) La création d'un Comité Consultatif National des opérateurs maritimes et portuaires en vue de la concertation et de l'harmonisation de leur point de vue sur les actions à mener pour la promotion du commerce maritime international.

6) L'initiation de rencontres périodiques entre les assureurs maritimes de la sous-région et les conférences maritimes qui desservent la côte ouest-africaine ou avec le service commun des armements. Ce service commun est composé des armements de sept (7) Pays de l'Afrique Occidentale dont la République du BENIN. Ces rencontres pourront faciliter les négociations entre assureurs et armateurs et le règlement à l'amiable des recours.

Mentionnons ici que le colloque international initié par la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC) sur "L'Avenir de l'Assurance Maritime en Afrique" tenu à DOUALA du 16 au 18 Octobre 1989 et dénommé "ASSUMAR 89", et auquel le BENIN avait participé, avait déjà soulevé certaines de ces difficultés. Malgré les recommandations faites à l'issue du colloque par les participants, aucun effort n'a été fait pour remédier aux maux qui minent le développement de l'assurance maritime au BENIN.

Cependant, nous souhaitons humblement que les propositions et recommandations contenues dans ce mémoire soient prises en considération non seulement en vue de réduire les difficultés liées au règlement des sinistres et à l'exercice des recours, mais surtout pour le développement du commerce maritime international au BENIN, au grand bonheur de tous les intéressés. Nous ne prétendons guère qu'elles sont exclusives.

Ce sont des suggestions qui peuvent être complétées ou amendées et n'auront de sens que si toutes les parties intéressées s'accordent à les rendre efficientes.

Les difficultés liées au règlement des sinistres maritimes sur facultés à l'exercice des recours existent et sont à peu près identiques dans tous les Pays de la sous-région ouest-africaine. Mais au BENIN, elles sont aggravées par l'exiguité du marché et les inconvénients du monopole.

Espérons qu'avec la privatisation de la SO.N.A.R. et la libéralisation très prochaine du secteur des Assurances au BENIN, certaines de ces difficultés puissent trouver une solution ou être atténuées.-

* *

* *

A N N E X E S

ANNEXES

1.- DECRET N° 83-406 DU 16 NOVEMBRE 1983 portant obligation d'assurer auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurances (SO.N.A.R.), les Marchandises ou Facultés à l'importation en République Populaire du BENIN.

2.- CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissement modifiée par le Protocole du 23 Février 1968.

3.- Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Facultés - Garantie "TOUS RISQUES".

4.- Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Facultés - Garantie "FAP SAUF..."

5.- Photocopie d'un Connaissement de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM).

6.- Photocopie d'un Connaissement de la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM).

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BÉNIN

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

DECRET N° 83-406 du 16 novembre 1983

portant obligation d'assurer auprès de la SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCES ET DE RÉASSURANCE les Marchandises ou Facultés à l'importation en République Populaire du Bénin.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT, PRESIDENT DU
CONSEIL EXECUTIF NATIONAL,

VU l'ordonnance N° 77-32 du 9 septembre 1977 portant promulgation de la Loi Fondamentale de la République Populaire du Bénin et la Loi N° 83-001 du 3 février 1983 qui l'a complétée ;

VU le décret N° 82-441 du 30 décembre 1982 portant composition du Conseil Exécutif National et de son Comité Permanent ;

VU l'ordonnance N° 74-85 du 30 décembre 1974 instituant au profit de l'Etat le monopole des opérations d'assurances et de réassurance;

VU le décret N° 74-362 du 30 décembre 1974 portant approbation des Statuts de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SO.N.A.R.) ;

VU le décret N° 79-240 du 13 septembre 1979 fixant les modalités d'application de l'ordonnance N° 79-49 du 13 septembre 1979 portant réglementation et répartition des cargaisons en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin ;

LE Comité Permanent du Conseil Exécutif National entendu en sa séance du 9 novembre 1983,

D E C R E T E :

Article 1er.- Les personnes physiques ou morales de Droit Public ou Privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance pour toute importation de marchandises ou facultés par voie maritime, fluviale, aérienne, routière ou ferroviaire sur le territoire de la République Populaire du Bénin.

Article 2.- Cette assurance devra être souscrite directement auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance dite "SONAR" chargée de la mise en oeuvre du monopole institué au profit de l'Etat par l'ordonnance N° 74-85 du 30 décembre 1974, ou auprès de ses Représentants à l'étranger agissant pour son compte.

.../...

Article 3.- Le mode d'Assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture "TOUS RISQUES", l'Assurance doit être souscrite en cas de transport maritime aux conditions minima de la garantie "Franc d'avaries Particulières sauf (FAP SAUF)".

Pour tout autre mode de transport, l'Assurance obligatoire est limitée à la couverture des "Risques d'accidents caractérisés" définie aux articles 8, 9 et 10 du présent décret.

Article 4.- Les garanties complémentaires aux garanties minima de l'obligation d'Assurance devront être assurées le cas échéant auprès de l'organisme chargé de la mise en oeuvre du monopole d'Etat des opérations d'Assurance et de Réassurance.

Article 5.- Les marchandises ou facultés importées doivent être garanties en cas de transport maritime, fluvial ou aérien depuis le port ou aéroport d'embarquement jusqu'au port ou aéroport de débarquement.

En cas de transport routier ou ferroviaire, les marchandises ou facultés importées doivent être garanties depuis le lieu ou la gare de chargement jusqu'au lieu de débarquement.

Les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'Assurance portant sur les risques préliminaires et/ou complémentaires au voyage maritime ou aérien.

Article 6.- L'organisme d'Assurance doit délivrer à l'assuré un document justificatif d'Assurance appelé Certificat d'Assurance. Ce document établit jusqu'à preuve du contraire qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance pour les marchandises ou facultés qu'il indique.

Ce certificat d'Assurance devra être délivré à chaque expédition.

Article 7.- La garantie "FAP SAUF" couvre les risques suivants :

"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 déchargement ; 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.

.../...

Elle couvre également les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériel garantis par la Police, ainsi que la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu".

Article 8 :- En ce qui concerne le transport routier, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 ci-dessus sont ceux correspondants aux événements suivants .

"Collision du véhicule et/ou attelage ou de son chargement avec un véhicule ou un corps fixe ou mobile ; rupture d'essieu ; bris de châssis ; renversement du véhicule et/ou attelage ; chute d'arbres, de constructions, de câbles aériens ou de rochers sur le véhicule et/ou attelage ou son chargement, éboulement subit de terre ou de montagne ; affaissement subit de route ou de chaussée ; écroulement de ponts ou de bâtiments, tunnels ou autres ouvrages d'art ; rupture d'attelage ; chute dans les fossés, ravins, précipices, rivières, fleuves ; incendie, explosion du véhicule et/ou attelage ou de son chargement ; vol avec violence ou agression, vol des marchandises avec le véhicule et/ou attelage."

Article 9.- Concernant le transport ferroviaire, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 ci-dessus sont ceux correspondants aux événements suivants : "Tamponnement, déraillement, rupture d'essieu, bris de châssis ; renversement de Wagons ; chute d'arbres, de constructions, de câbles aériens ou de rochers sur les wagons ou leur chargement ; éboulement subit de terre ou de montagne ; affaissement subit de voie ; écroulement de ponts ou de bâtiments, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute dans les fossés, ravins, précipices, rivières, fleuves ; incendie, explosion de chaudières ou du chargement des wagons ; vol avec violence ou agression, vol des marchandises avec le wagon."

Article 10.- En ce qui concerne le transport aérien, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 sont ceux correspondants aux événement suivants :

"Ecrasement, bris, perte ou naufrage de l'avion transporteur ; collision de cet avion avec un autre avion ou avec un corps fixe, mobile ou flottant ; naufrage, échouement, abordage, collision du bateau au cours du transport fluvial accessoire ; déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule au cours du transport terrestre accessoire ; incendie ; explosion ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; affaissement soudain et fortuit de la chaussée ; 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."

Article 11.- Le Certificat d'assurance délivré par l'Organisme d'Assurance devra être établi en 3 exemplaires :

- Un exemplaire (l'original) remis à l'Assuré,
- Un exemplaire conservé par l'Organisme d'Assurance,
- Un exemplaire destiné à la Douane.

.../...

Ce dernier exemplaire du Certificat d'Assurance devra être remis par l'assuré au service des Douanes au moment du dédouanement des marchandises ou facultés assurées.

Article 12.- Toute infraction aux dispositions des Articles 1er et 2 sera punie d'une amende égale à 25 % de la valeur des marchandises ou facultés importées et d'un emprisonnement de 2 à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 13.- Les infractions réprimées en application de l'Article 12 ci-dessus sont constatées, poursuivies et jugées, et les peines infligées et exécutées selon les règles applicables aux infractions douanières, telles que définies par le Code des Douanes.

Article 14.- Le Ministre des Finances est chargé de l'application du présent décret qui prend effet pour compter du 1er Janvier 1984 et qui sera publié au Journal Officiel.

Fait à Cotonou, le 16 novembre 1983

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat,
Président du Conseil Exécutif National,

Mathieu KEREKOU

Le Ministre du Commerce et pour
le Ministre des Finances Absent,

AYAYI Lanassé

AMPLIATIONS : PR 8 - SA/CC/PRPB 4 - CP/ANR 4 - CPC 6 - PPC 2 - MF-MC 8 - SGG 4 - Ministères 20 - SPD 2 - DPE-DLC-INSAE 6 - IGE & ses sections 4 - DCCT - MEPI-Gde Chanc. 3 - DCE au LC 4 - DCI au LC 4 DDDI 4 - CCIB 3 - CNAR 8 - DB-DCF-DSDV-DTCP-DI 10 - BCP 11 - UNB-FASJEP-BN-DAN 8 - CEPA 12 - JORB 1.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement modifiée par le protocole du 23 Février 1968

Article 1er

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés. énoncés.

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire.

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procèdera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou l'agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises. Cependant, aucun transporteur

capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'il ne représente pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a) b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "embarqué".

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention sera nulle non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe 1er). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De fait de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple ou d'une saisie judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou proposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 £ par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine, ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant si, dans le connaissement, le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la respon-

sabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Article 11

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des hautes parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des Affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme au procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement.

Le gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 13

Les hautes parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des

dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhèreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le gouvernement belge.

Article 15

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation serait notifiée par écrit au gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au gouvernement belge.

Article 16

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, les plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la convention à laquelle il se rapporte.

Les hautes parties contractantes pourront donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale des règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1° De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de *c)* à *p)*, le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe *a)* ;

2° D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCES ET RÉASSURANCE

SONAR

B. P. 2030 – COTONOU

RÉPUBLIQUE DU BENIN

POLICE
D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS
(marchandises)

— Garantie "TOUS RISQUES" —

Le présent contrat est régi par les articles L 171-1 à L 173-26 et par les articles R 171-1 à R 173-7 du Code des Assurances 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 du Code énumérées dans son article L 171-2, et en particulier sur celles : des articles L 172-2 et L 172-3 (omissions et déclarations inexactes de l'assuré et déclaration des aggravations du risque survenues en cours de contrat); des articles L 172-6 et L 172-8 (surévaluation frauduleuse); de l'article L 172-9, alinéa 1 (obligation de faire connaître les assurances cumulatives à l'assureur auquel le règlement est demandé); de l'article L 172-28 (déchéance de l'assuré ayant fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre).

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1er – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

Article 1 –

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

Article 2 –

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

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

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCES ET RÉASSURANCE

SONAR

B. P. 2030 – COTONOU

RÉPUBLIQUE DU BENIN

POLICE
D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS
(marchandises)

— Garantie "F.A.P. Sauf..." —

(Événements majeurs)

Le présent contrat est régi par les articles L 171-1 à L 173-26 et par les articles R 171-1 à R 173-7 du Code des Assurances 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 du Code énumérées dans son article L 171-2, et en particulier sur celles : des articles L 172-2 et L 172-3 (omissions et déclarations inexactes de l'assuré et déclaration des aggravations du risque survenues en cours de contrat); des articles L 172-6 et L 172-8 (surévaluation frauduleuse); de l'article L 172-9, alinéa 1 (obligation de faire connaître les assurances cumulatives à l'assureur auquel le règlement est demandé); de l'article L 172-28 (déchéance de l'assuré ayant fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre).

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1er – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

Article 1 –

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

Article 2 –

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

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

Article 3 –

LA PRÉSENTE ASSURANCE NE S'ÉTEND PAS :

1° - A LA RESPONSABILITÉ QUEL QU'EN SOIT LE FONDEMENT QUE POURRAIT ENCOURIR L'ASSURÉ OU TOUS LES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE, TANT DE LEUR FAIT QUE DU FAIT DES FACULTÉS ASSURÉES, A L'ÉGARD DE TIERS OU DE CO-CONTRACTANTS,

Chargeur

ARCUS LOGISTICS LES PENNES
P/C WHIRLPOOL FRANCE
2 RUE BENOIT MALON
92159 SURESNES

Connaissement No FcP002

"COBENAM"

Compagnie Beninoise de Navigation Maritime

Tél. 31 54 10 - Télex 5230
B.P. 2032 COTONOU
République Populaire du Bénin

Destinataire

TRANSCAP
BP 809 COTONOU/BENIN

ALTERATION APPROUVED

ou à son Ordre

à notifier à

JOHN ~~WALKER~~ WALKDEN
RUE AMIRAL CUVERVILLE
B.P. 24
COTONOU/BENIN

Navire prévu

NUOVA PIAVE

Port de chargement

MARSEILLE

Port de déchargement

COTONOU

Marques, numéros - Numéros de Container(s)	Nombre, genre des colis	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Tare du container	Poids des marchandises	Volume des marchandises
COAU 187103/6	1	CONTAINER 20' S.T.C.	2200	2668	
SEAL 554911		49 CARTONS ELECTROMENAGERS			
		FRET PAYE/ON BOARD			

FRET PAYABLE AU DÉPART
acquis à tout événement

BORD/PALAN

CONTAINER(S) BELONGING TO
LINEA TRANSMARE DEL GENOVA

CONTAINER STUFFED AND SEALED BY THE SHIPPER WITHOUT ANY POSSIBILITY TO CHECK THE CONTENTS.

CONTAINER STUFFED WITHIN ... CHARGE ... PLACE OF ... FEES BEYOND ... FIRST 10 DAYS 2000 CFA OVER 10 DAYS 3700 CFA PER DAY/CONTAINER

Fret et Charges		

REÇU POUR ETRE CHARGEES les marchandises déclarées par le chargeur comme il est indiqué au présent connaissement, le tout, sauf mention contraire, en état et conditionnement apparemment bon

La remise de la marchandise à la COMPAGNIE BENINOISE DE NAVIGATION MARITIME dont les formules de connaissement sont tenues dans toutes ses agences à la disposition de la clientèle et la déclaration faite par le chargeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des conditions de fret ci-dessous ainsi que des clauses et annotations figurant au recto et au verso de ce connaissement, même en l'absence de sa signature

Le présent connaissement a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisé ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur

L'attention des ayants droit à la marchandise est tout particulièrement attirée sur l'article 2 : Limitation de Responsabilité, et sur l'article 10 Attribution de Juridiction imprimés au verso

CONTENEURS EN PONTÉE Il est expressément convenu entre le chargeur et le transporteur maritime que les marchandises logées en conteneurs transportés sur les navires munis de dispositifs de fixation et de saisissage appropriés pourront être chargées sur ou sous le pont de ces navires, à l'option du transporteur, sans en donner préavis au chargeur, et que les dispositions de la Convention Internationale de Bruxelles de 1924 (règles de la Haye) ou celles des règles de la Haye et de Visby seront applicables dans tous les cas où le transport est effectué sur ou sous le pont. Les marchandises et/ou conteneurs qu'ils soient transportés en pontée ou en cale, contribueront aux avaries communes

Fret payable à

MARSEILLE

Nombre de connaissements négociables

DEUX/2

Lieu d'Emission et date

ON BOARD MY VESSEL

Signé (pour le Capitaine) par

12 OCT. 1991

Article I

§ 1 – Le présent connaissement régit le transport des marchandises dès leur prise en charge par l'Armateur dans le port de chargement jusqu'à délivrance à leur ayant droit dans le port de destination, comme il est expliqué et précisé à l'article V.

§ 2 – Dans les limites ainsi fixées, les obligations respectives des contractants sont déterminées :

a) soit par la loi ivoirienne du 2 avril 1936, chaque fois que cette loi est applicable, mais seulement pour autant que la perte ou l'avarie soit survenue dans la partie du transport couverte par cette loi.

b) soit par la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements dans tous les autres cas, mais seulement pour autant que la perte ou l'avarie soit survenue dans la partie du transport couverte par cette Convention.

En dehors de cette partie du transport, ni l'Armateur, ni le capitaine ne répondent de l'incendie, de l'explosion, du vol, de la mouille, de la casse, du coulage et plus généralement de toutes pertes ou avaries qui surviendraient aux marchandises, même si ces pertes ou avaries ont été causées par la faute des préposés maritimes ou terrestres du transporteur ou de toute personne ou entreprise que le capitaine ou l'Armateur [illegible] utilisés.

Article II RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

§ 1 – Limitation Générale –
En cas de perte ou dommage dont ils auraient à répondre, le capitaine ou l'Armateur ne seront tenus de payer que la valeur intrinsèque de la marchandise, savoir son prix coûtant au port de chargement, plus s'il y a lieu, le fret payé d'avance et les frais de chargement, sans tenir compte des droits de douane, du bénéfice espéré, des commissions, intérêts, etc.
En outre, pour toutes marchandises quelconques dont la valeur n'a pas été déclarée sur le connaissement et le fret payé en conséquence ad valorem, la responsabilité du Capitaine ou de l'Armateur, quelle qu'en soit la cause, ne pourra en aucun cas dépasser 50 000 F CFA par [illegible] défaut par unité payante.

Toutefois, en cas d'application de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, cette limitation de responsabilité est fixée à 100 livres sterling, ce que les parties conviennent d'évaluer forfaitairement à 200 livres sterling monnaie courante.

§ 2 – Déclaration de contenu et de valeur –
Ni le capitaine, ni l'Armateur ne sont responsables des objets de valeur quels qu'ils soient et notamment accessoires de véhicules, or, argent, métaux précieux, numéraire, titres, bijoux, œuvres d'art, etc, à moins qu'il n'ait été signé un connaissement comportant la déclaration de contenu et de valeur et réglé en conséquence un fret ad valorem.

§ 3 – Pontée –
Le capitaine et la Société sont autorisés par le chargeur à transporter toutes marchandises sur le pont du navire, aux risques de celles-ci, sans être tenus d'en aviser le chargeur, le capitaine et la Société en étant contractuellement dispensés. Ils ne répondent pas des pertes ou dommages à ces marchandises résultant directement du transport en pontée, notamment par suite de mouille, désarrimage, chute, casse, jet ou enlèvement par la mer.

§ 4 – Animaux vivants –
Le capitaine ou la Société n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou accidents survenus au cours de l'embarquement, du transport ou du débarquement des animaux vivants ; ils ne répondent pas davantage de la maladie ou de la mortalité, quelle qu'en soit la cause.

Dans le cas où le débarquement des animaux vivants serait interdit par l'autorité locale à l'arrivée du navire pour quelque cause que ce soit, le capitaine est autorisé aux frais du chargeur à les débarquer au port le plus voisin où le voyage sera terminé et le fret acquis.

Si le débarquement en ce port est impossible, le capitaine est autorisé à détruire les animaux, sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui ou la Société.

§ 5 – Retard –
Les délais d'acheminement, horaires et itinéraires de la Société ne sont donnés qu'à titre indicatif.

Dans le cas d'une faute prouvée de la Société à l'origine d'un retard, sa responsabilité serait de convention expresse limitée au montant du prix du transport, ceci même en cas de retard dû à un défaut d'embarquement de la marchandise.

§ 6 – Transports sur navire n'appartenant pas à la Société –
Si le navire transporteur n'est pas la propriété de la Société, mais est affrété par elle, la Société pourra se prévaloir de toutes limitations et exonérations dont bénéficie légalement et contractuellement le propriétaire du navire transporteur.

§ 7 – Réclamations pour pertes ou dommages –
Il est contractuellement convenu entre le transporteur maritime et le porteur du connaissement que celui-ci renonce définitivement à présenter à celui-là toute réclamation dont le montant serait inférieur à 12 500 Francs CFA ou à la contrevaleur de cette somme.

§ 8 – La clause à notifier qui figure au recto du présent connaissement n'est utilisée que pour l'information du transporteur dont la responsabilité ne saurait être engagée en cas de manquement par ses préposés à effectuer cette notification.

Article III RESPONSABILITE ET DECLARATION DES CHARGEURS

Les chargeurs sont responsables vis-à-vis de la Société des dommages causés au navire et autres marchandises par leur faute et notamment par le vice propre de leurs marchandises, la défectuosité ou l'insuffisance de l'emballage.

Ils sont également responsables de tous recours, frais et amendes auxquels ils auraient exposé celle-ci par suite de déclarations inexactes ou incomplètes sur le contenu des colis, particulièrement en ce qui concerne les marchandises considérées comme dangereuses par la réglementation en la matière ou par suite d'inobservation de la réglementation des pays de destination concernant les factures et déclarations consulaires. La Société aura recours sur la marchandise pour obtenir le [illegible].

La Société étant dans l'impossibilité de vérifier les déclarations du chargeur concernant le nombre de colis ou de pièces, la nature, la qualité, le poids, le volume ou la valeur des marchandises qui lui sont confiées, sa responsabilité sera dégagée dans le cas de divergence entre ces déclarations et les contestations qui seraient faites à destination.

Toute marchandise qui sera reconnue d'un contenu différent, d'un poids, d'un volume ou d'une valeur supérieure à celui déclaré par le chargeur sur le connaissement, sera frappée d'un double fret sur le poids, la quantité, le volume ou la valeur réelle.

S'il s'agit de marchandises dangereuses et non déclarées comme telles ou de marchandises qui pourraient s'avérer dangereuses au cours du voyage, le Capitaine aura la liberté de les refuser et le droit de les détruire, de les décharger ou de les jeter par dessus bord, leur perte et toutes les dépenses de manutention et autres étant supportées par leur propriétaire.

Article IV AUTORISATIONS DONNEES A LA SOCIETE ET AU CAPITAINE

Le capitaine ou la Société est autorisé à toucher tous ports [illegible] toutes rades et rivières et en sortir, naviguer sans pilote et en remorqueurs, à passer sur dock ou en cale sèche, dans tous ports quels qu'ils soient, même situés en dehors de la route du navire, à toucher tout port ou lieu non prévu à son itinéraire ou situé en dehors de [illegible] géographique, à charger sur le pont du navire toutes marchandises, à assister ou à remorquer tous navires dans n'importe quelle [illegible].

Dans le cas où les marchandises ne pourraient pas être débarquées au port de destination par suite de blocus, mauvais temps, glaces, [illegible] fonctionnement des engins portuaires, de manutention ou des ouvrages du port, arrêts de Princes, grèves et/ou lock-outs, épidémies qui exposeraient le navire à la délivrance d'une patente brute, réquisitions gouvernementales et tout cas de force majeure, de convention expresse le capitaine est autorisé à les débarquer au port le plus voisin, où le voyage sera terminé et le fret acquis, sans que les destinataires puissent prétendre à aucune indemnité pour retard dans la réception de leurs marchandises ou pour frais supplémentaires.

En outre, en cas d'impossibilité, pour quelque cause que ce soit, de décharger les marchandises à quai, au port de destination, dès l'arrivée du navire, le capitaine est autorisé à les décharger sur allèges, aux risques et frais de la marchandise.

En cas de quarantaine ou de mesures sanitaires, tous les frais de quarantaine ou de mesures sanitaires concernant les marchandises seront remboursés au navire qui en aura fait l'avance.

La Société est autorisée à transborder en tout temps sur un autre navire tout ou partie des marchandises à elle remises, sans être tenue d'en prévenir le chargeur.

A défaut de transbordement direct, les marchandises seront débarquées et conservées à terre ou à flot ; les chargeurs ou les destinataires ne pourront en aucun cas avoir recours contre la Société pour les retards ou autres conséquences pouvant résulter du séjour au port de transbordement.

Article V CONDITIONS DE RECEPTION ET DE LIVRAISON DE LA MARCHANDISE

§ 1 – Sauf convention contraire expresse, quelles que soient les conditions de livraison prévues par le tarif de fret appliqué :

– au port de départ, les marchandises sont prises en charge dès leur préhension matérielle par le palan du navire.

– au port de débarquement, elles sont livrées à leurs destinataires dès leur remise sous palan à l'organisme chargé des opérations de livraison, quel qu'il soit,

le tout par les soins du capitaine ou de la Société ou de toute personne ou entreprise désignée par elle.

§ 2 – Les cocontractants et agents du transporteur sont réputés agents pour le compte de la marchandise, ils ne conserveront celle-ci qu'en vue de sa livraison dans un délai raisonnable ; à leur égard, la mise en dépôt de douane d'office constitue livraison. Il en est de même à l'expiration d'un délai de 8 jours francs, à compter de la mise en demeure de retirer la marchandise si le destinataire n'en a pas pris livraison dans ce délai. Cette mise en demeure est réalisée par la publication de l'avis de mise en dépôt en douane dans un bulletin officiel ou par l'envoi d'un télex ou d'une lettre recommandée de mise en demeure au destinataire ou à l'expéditeur et au chargeur auxquels elle sera opposable de plein droit.

§ 3 – Les marchandises sont reçues et/ou livrées à la diligence du capitaine de jour comme de nuit, en jours ouvrables ou non. Le capitaine n'est pas tenu de recevoir et livrer les marchandises toutes à la fois, mais a la faculté d'en assurer la réception et la livraison par série au fur et à mesure de l'embarquement ou du débarquement.

Si la Société agréait exceptionnellement la livraison de la marchandise dans les allèges du réceptionnaire le long du bord et si ces allèges ne se trouvaient pas le long du bord dans les quatre heures qui suivront l'arrivée du navire, les marchandises pourraient à la diligence du capitaine, mais à leurs frais, être débarquées à terre, mises sur ponton ou allège, ou conservées à bord pour être livrées dans les conditions du § 1 ci-dessus ; dans ce cas, les marchandises seraient aux risques du réceptionnaire depuis leur mise sous palan du navire.

Article VI OPTION

Dans le cas où des marchandises seraient chargées avec option de débarquement dans un ou plusieurs ports désignés, le droit d'option devra être exercé soit dans les délais précisés au contrat, soit en l'absence de convention particulière ou d'usage établis, 48 heures avant l'arrivée du navire dans le premier desservi de ces ports. Passé ce délai, le capitaine débarquera la marchandise à celui des ports désignés qu'il avisera.

Article VII FRET

De convention expresse, le fret payable d'avance ou à destination est acquis à la Société quelque soit le sort de la marchandise ou du navire, y compris le cas d'interruption forcée du voyage.

Le fret est dû entièrement même pour une cargaison avariée ou diminuée par coulage.

Les opérations annexes au transport qui seraient accomplies par le transporteur ou par l'entreprise choisie par lui telles que ces opérations d'approche, élingage, chargement, arrimage, aconage, saisissage, désarrimage, prise en cale, déchargement, déplacement, classement, magasinage, bâchage, triage, comptage, pesage, cubage, etc, sont à la charge de la marchandise. Les frais correspondants constituent un accessoire du fret ; ils sont payables en sus de ce fret aux conditions des tarifs en vigueur.

Le capitaine a un droit de gage sur toutes marchandises pour le paiement du fret et des accessoires du fret, y compris les surestaries, des frais de transport jusqu'au port de transbordement, des frais de réexpédition, des recours, frais et amendes mentionnés dans le présent connaissement.

De plus, la Société a le droit d'exercer un recours contre le chargeur pour la différence entre le montant total des sommes qui lui sont dues et le produit net de la vente des marchandises.

Article VIII EXPEDITIONS AVEC TRANSBORDEMENT

Lorsque des marchandises font l'objet de connaissements directs en provenance ou à destination des points de l'intérieur ou de ports non desservis par le navire de la Société, la responsabilité de celle-ci ne commence que depuis la prise en charge des marchandises sous le palan du navire, par la Société au port de chargement stipulé au présent connaissement ; elle cesse au port de déchargement stipulé au présent connaissement sous le palan du navire ; il en est ainsi même en cas de transbordement et même dans le cas où un fret de bout en bout aurait été convenu.

Article IX REGLEMENT D'AVARIES COMMUNES ET CONTRIBUTIONS

§ 1 – En cas d'avarie commune, que ce soit du navire sur lequel a été chargée la marchandise à l'origine ou du navire sur lequel elle a été transbordée, la délivrance de la marchandise sera subordonnée à la remise à la Société ou à ses Agents de la déclaration de la valeur de la marchandise, du compromis d'avaries communes signé par le réceptionnaire, du dépôt demandé par la Société pour la garantie du paiement de la contribution finale de la marchandise à l'avarie commune et des participations à des frais spéciaux, ou à défaut de ce dépôt mais au choix de la Société à la remise de tout engagement jugé suffisant par elle en complément ou remplacement de ce dépôt.

§ 2 – Le règlement de l'avarie commune sera effectué au lieu choisi par la Société, par un ou plusieurs dispacheurs désignés par elle, sans formalités judiciaires. Il sera établi conformément aux Règles d'York et d'Anvers 1974. Si le transport a été effectué sur un navire n'appartenant pas à la Société et affrété par elle, le règlement établi par les dispacheurs désignés par l'Armateur de ce navire s'imposera aux intéressés sur la cargaison transportée, la Société se réservant le droit de leur adjoindre un co-dispacheur.

§ 3 – Sauf [illegible] en conformité des Règles précitées, les contributions de la cargaison sont établies sur déclaration de sa valeur à destination, en monnaie française. En cas de valeur exprimée en [illegible] cette valeur sera convertie en monnaie française [illegible].

§ 4 – Tous débours en monnaie étrangère [illegible] admissibles en avaries communes seront convertis en monnaie française [illegible].

Les dommages à la cargaison ayant le caractère d'avaries communes et évalués en monnaie étrangère, seront transformés en francs français, au cours du change du jour de la fin du déchargement de cette cargaison à son port final de destination.

§ 5 – [illegible] de la Société [illegible] soit au lieu de règlement de l'avarie commune [illegible] des dispacheurs.

Si les dépôts sont réglés en monnaie étrangère, la Société se réserve le droit de les transférer en France [illegible] au règlement [illegible] de leur transfert.

§ 6 – [illegible]

– au jour du paiement de la contribution définitive si les dépôts ont été conservés en monnaie étrangère.

– au jour de leur transfert si les dépôts ont été transférés en France.

Dans tous les cas, les pertes ou avantages de change resteront au compte des réceptionnaires.

Article X PRESCRIPTION – ATTRIBUTION DE COMPETENCE

Les parties conviennent expressément :

– que les dispositions de l'article 8 de la loi ivoirienne du 2 avril 1936 ou § 6 de l'article 3 de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924 suivant le cas, soient seules applicables quelque soit l'endroit où s'est produit la perte ou l'avarie donnant lieu à action contre le capitaine ou l'Armateur, lesquels renoncent expressément au bénéfice de toutes autres dispositions et notamment à la fin de non recevoir de l'article 435 du Code de Commerce.

– qu'en cas de contestations, toutes demandes ou actions judiciaires même par voie d'appel en garantie ou en cas de pluralité de défendeurs devront être portées devant le Tribunal de Première Instance de COTONOU à l'exclusion de tous autres tribunaux.

Chargeur
DANZAS HP / DUNKERQUE

P/C : MALTERIES FRANCO-BELGES
62, RUE DU LOUVRE 75002 PARIS
B.P. 481 75066 PARIS CEDEX 02

Connaissement No. ANR012A

Destinataire
A L'ORDRE DE :
FINANCIAL BANK BENIN
BP 2700 COTONOU / BENIN

ou à son Ordre

à notifier à
LA BENINOISE
BP 135
COTONOU / BENIN

SOCIÉTÉ IVOIRIENNE DE TRANSPORT MARITIME

SITRAM

Société d'Etat au capital de 9.240.000.000 F CFA
Siège Social : ABIDJAN B. P. 1546
R. C. 5711 - ABIDJAN

Lieu de prise en charge

Navire prévu
YAMOUSSOUKRO

Port de chargement
PORT ANVERS

Port de déchargement
PORT COTONOU

Lieu de livraison

ORIGINAL

Marques - Numéros, nombre, genre des colis Numéros des Containers	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Tare du Container	Poids des Marchandises	Volume des Marchandises
FB/91 UC COTONOU BENIN A T	[redacted] 10 000 SACS MALT CREDIT DOCUMENTAIRE IRREVOCABLE ET CONFIRME BJLC91231 FR LE TOUT RELATIF A : 500 TONNES DE MALT ISSU D'ORGES A DEUX RANGS DE PRINTEMPS DU TYPE PILSEN SUIVANT FACTURE DU 17 AVRIL 1991 EXPEDITIONS PARTIELLES NON AUTORISEES TRANSBORDEMENTS NON AUTORISES CLEAN ON BOARD FRET PAYE		502 000 K	

ORIGINAL

Fret et Charges

Chargé les marchandises déclarées par le chargeur comme il est indiqué au présent connaissement, le tout, sauf mention contraire, en état et conditionnement apparemment bon.

La remise de la marchandise à la Société IVOIRIENNE DE TRANSPORT MARITIME dont les formules de connaissement sont tenues dans toutes ses agences à la disposition de la clientèle et la déclaration faite par le chargeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des conditions de fret ci-dessous ainsi que des clauses et annotations figurant au recto et au verso de ce connaissement, même en l'absence de sa signature.

ORIGINAL

Fret payable à
DUNKERQUE

Lieu d'Emission et date
DUNKERQUE 29 JUIL. 1991

En foi de quoi le présent connaissement a été établi en TROIS/3 exemplaires négociables et en deux exemplaires non négociables pour le Capitaine et l'Armateur ; l'un des exemplaires négociables étant accompli les autres seront de nulle valeur.

Le Chargeur

DANZAS HP
TRANSPORT MARITIME
COUR DE GARE
DUNKERQUE - B.P. 3-181

Le Capitaine

DUNKERQUE

IMP. - Réf. 000 ex

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

I.- OUVRAGES GENERAUX

1. R. Rodière : **"Droit Maritime"** - 6è Edition - Dalloz Paris 1974 - 574 pages.

2. **LAMY TRANSPORT :** Tome II - mise à jour 1985 - Edition LAMY S.A. - 1 105 pages.

3. **LAMY TRANSPORT :** Tome II mise à jour 1991 - édité par LAMY S.A. - Paris 1991 - 1086 pages.

4. F. GRETZ et C. PICHOT : **"Connaître, Comprendre la Loi sur le Contrat d'Assurance Terrestre"** - Paris 1982 - 200 pages.

II.- OUVRAGES SPECIALISES

1. Jean HOURSIANGOU et P. LATRON : **"Les Polices Françaises d'Assurance Maritimes sur Facultés du 30 Juin 1983"** Litec DROIT - Paris Mai 1984 - 118 pages.

2. René PERILLIER : **"Manuel de l'Assureur Maritime et Transports"** - L'ARGUS - Paris 1978 - 384 pages.

3. **"Livret Guide de l'Assurance Transports"** réalisé par le Syndicat Français de l'Assurance Maritime et Transports avec le concours et la collaboration technique du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France - Editions l'Assurance Française. - Paris 1990 - 83 pages.

4. Paul CHAUVEAU : **"ASSURANCES MARITIMES"** Extrait du Juris-Classeur Commercial - Librairies Techniques - Librairies de la Cour de Cassation - France.

5. **"LES FACULTES EN ASSURANCE TRANSPORTS"** Manuel de la Compagnie Suisse de Réassurances - 2ème Edition - 1986.

III.- **MEMOIRES :**

1. M. CHABI SIKA : **"La Domiciliation du Contrat d'Assurance de Marchandises à l'importation en République Populaire du BENIN"**. Mémoire de Maîtrise es-Sciences Juridiques - Université Nationale du BENIN - (1983 - 1984) - 71 pages.

2. PAMSY Albert : **"La Subrogation de l'Assureur dans les droits et Obligations de l'Assuré par Indemnisation et ses Implications : l'exemple du Sinistre sur Facultés"** Mémoire I.I.A. - (1976-1978) - 24 pages.

3. YIGBEDEK Zacharie : **Le Règlement des Avaries et l'Exercice du Recours sur Facultés Maritimes à l'Exportation : le Cas de la SOCAR"** Mémoire I.I.A. - (1980 - 1982) - 40 pages.

4. BELEG Hugo : **"Analyse du Règlement de Sinistres et de l'Exercice des Recours en Assurance Maritime sur Facultés"** - Mémoire I.I.A. - (1988-1990) - 76 pages.

5. F. KOUKPODE et M. F. AIZAN : **"Le Recours de l'Assureur Contre le Civilement Responsable en Matière de Transport Maritime sur Facultés au BENIN"**. Mémoire de Maîtrise es-Sciences Juridiques - Université Nationale du BENIN - (1985 - 1986) - 107 pages.

IV.- **COURS - REVUES - SEMINAIRES :**

1. Cours du Droit Civil sur les Obligations de l'Institut International des Assurances de YAOUNDE

(1990 - 1992) - dispensé par Monsieur Jean Julien CODJOVI.

2. Cours d'Assurances Maritime et Transports de l'I.I.A., (1990 - 1992) dispensé par Monsieur A. DAVANNE.

3. Document Préparatoire du Colloque sur l'Avenir de l'Assurance Maritime en Afrique. DOUALA, Mai 1989, 82 pages.

4. Bulletin du Conseil National des Chargeurs Camerounais (C.N.C.C.) ; Hors Série N° 5 - 1er Trimestre 1990 - 56 pages.

5. Le Journal du Chargeur : une Publication du Conseil National des Chargeurs du BENIN (C.N.C.B.) N° 006 - 1er Trimestre 1992 - 47 pages.

6. ASSUR-INFO : Revue trimestrielle de l'Association Sénégalaise des Cadres d'Assurances - N° 013 - 1991 - Article : "Assurance des Facultés Maritimes" par Ndèye SANOU DIOP - page 28 à 31.

7. Revue "Statistiques Economiques et Monétaires" Editée par la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (B.C.E.A.O.) - N° 391 - Mars 1990 - 34 pages.

8. Stage de Perfectionnement organisé par l'I.I.A. sur les techniques de l'Assurance Maritime et Transports et concernant "la prévention, le règlement de sinistres et l'exercice des recours en Assurances Maritimes" du 18 au 22 Février 1991. Document de 34 pages.

9. Séminaire National organisé par le Conseil National des Chargeurs du BENIN (C.N.C.B.) sur le Thème "le Transport Maritime et la Défense des Intérêts des Importateurs et des Exportateurs". (INFOSEC- COTONOU, du 5 au 9 Août 1985).

10. Séminaire C.N.C.B./ARSTM - ESTM - TRAINMAR sur "l'Amélioration du Rendement Portuaire". COTONOU, du 22/11 au 16/12/1988.

11. Séminaire CNCB/ARSTM/ESTM sur "Les Aspects Commerciaux du Droit Maritime". COTONOU, du 30/5 au 16/6/1989.

12. Séminaire CNCB/ARSTM/ESTM sur "l'Entrepreneur de Transport Multimodal". COTONOU, du 3 au 8/9/1990.

13. Séminaire-Atelier CNCB/ARSTM.ESTM sur "La Couverture des Risques dans le Transport International" tenu à COTONOU du 18 au 28 Février 1992

V.- TEXTES :

1. Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en Matière de Connaissement signée à Bruxelles le 25/8/1924.

2. Protocole du 23/02/1968 portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à BRUXELLES le 25/08/1924.

3. Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer signée le 30 Mars 1978 (Règles de HAMBOURG) ;

4. Ordonnance N° 74-24 du 14/03/1974 portant Code de Commerce Maritime du BENIN ;

5. Décret N° 83-406 du 16 Novembre 1983 portant obligation d'assurer auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SONAR) les Marchandises ou Facultés à l'Importation en République Populaire du BENIN ;

6. Polices d'Assurance Maritime sur Facultés en vigueur à la SO.N.A.R. (Garanties "Tous Risques" et "FAP Sauf") ;

7. Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés (Marchandises) Garanties "Tous Risques" et "FAP Sauf", Imprimé du 30 Juin 1983 modifié le 16 Février 1990 ;

8. Code Civil Français.

TABLE DES MATIERES

-=-=-=-=-=-=-=-=-

PAGES

INTRODUCTION GENERALE..... 1

PREMIERE PARTIE : REGLEMENT DES SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION : ASPECTS ESSENTIELS ET DIFFICULTES..... 7

CHAPITRE I : BASES LEGALES DE L'ASSURANCE MARITIME AU BENIN - FONDEMENTS JURIDIQUES DU REGLEMENT..... 7

SECTION I : PROBLEMES LIES A LA DOMICILIATION ET GARANTIES OFFERTES PAR LA SO.N.A.R..... 9

Paragraphe 1 : Domiciliation du Contrat d'Assurance par le Décret N° 83-406 du 16/11/1983..... 9

A.- Objectifs et Contenu du Decret n° 83-406.. 9

a) Objectifs du Décret N° 83-406..... 9

b) Contenu du Décret N° 83-406..... 12

B.- Limites de la Domiciliation..... 13

Paragraphe 2 : Types de Garanties Offertes, Pratique des Certificats de Complaisance 15

A.- Garanties Traditionnelles Offertes par la SO.N.A.R..... 16

B.- Délivrance des Certificats de Complaisance 21

SECTION II : FONDEMENTS JURIDIQUES DU REGLEMENT EN ASSURANCE MARITIME : NOTION DE SINISTRE..... 22

Paragraphe 1 : Avaries Communes..... 24

Paragraphe 2 : Avaries Particulières..... 28

PAGES

Paragraphe 3 : Avaries Frais..... 32

CHAPITRE II : OBSTACLES A L'EVOLUTION NORMALE DE LA PROCEDURE DE REGLEMENT DES AVARIES 33

SECTION I : NON RESPECT PAR LES ASSURES ET RECEPTIONNAIRES DE MARCHANDISES DE LEURS OBLIGATIONS EN CAS DE SINISTRE..... 33

Paragraphe 1 : Ignorance des Formalités à Accomplir en cas de Sinistre..... 34

A.- Conservation des Recours contre les Responsables 34

B.- Provocation de l'Expertise..... 36

Paragraphe 2 : Problèmes Liés à l'Absence des Eléments Constitutifs du Dossier d'Avaries..... 39

A.- Preuve du droit à la garantie..... 39
B.- Titre de transport..... 40
C.- Justification de la perte ou du dommage..... 42
D.- Justification de la Valeur Assurée..... 43
E.- Justification de la conservation des recours des Assureurs..... 44

SECTION II : PROBLEMES LIES A L'ETUDE TECHNIQUE DES DOSSIERS. 46

Paragraphe 1 : Au Stade de l'Etude Technique des Dossiers d'Avaries..... 46

A.- Causes de Rejet des Dossiers de Réclamation... 47
a) Irrecevabilité du Dossier..... 47
b) Exclusions de Garantie..... 49

B.- Réduction d'Indemnité..... 50

PAGES

Paragraphe 2 : Autres Difficultés Inhérentes à l'Etude et au Règlement des Dossiers d'Avaries..... 52

A.- Le Service Maritime, Transports et Aviation (S.M.T.A.) de la SO.N.A.R..... 52

B.- L'Influence des autres intervenants de la chaîne de transport maritime..... 54

a) Transporteur Maritime ou Consignataire du Navire 55

b) Acconier : Société Béninoise de Manutentions Portuaires (SOBEMAP)..... 56

c) Transitaire..... 57

DEUXIEME PARTIE : PROBLEMATIQUE DE L'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR MARITIME..... 59

CHAPITRE I : FONDEMENTS JURIDIQUES ET CONDITIONS DE L'EXERCICE DU RECOURS..... 60

SECTION I : ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME..... 60

Paragraphe 1 : Base Juridique de la Présomption de Responsabilité du Transporteur Maritime..... 61

A.- Textes Applicables en République du BENIN en Matière de Transport Maritime..... 62

B.- Cas d'Exonération du Transporteur Maritime selon les deux Textes..... 63

Paragraphe 2 : Limitation Légale de la Responsabilité du Transporteur Maritime..... 65

SECTION II : CONDITIONS D'EXERCICE DU RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR..... 71

PAGES

Paragraphe 1 : Conditions Préalables..... 71

A.- Existence Préalable d'un Recours de l'Assuré contre le Transporteur Maritime..... 72

B.- Indemnisation Préalable de l'Assuré par l'Assureur..... 73

Paragraphe 2 : Conditions de Recevabilité du Dossier de Recours..... 75

A.- Conservation des Recours..... 76

B.- Prescription..... 78

CHAPITRE II : DIFFICULTES RENCONTREES PAR LA SO.N.A.R. DANS LA MISE EN OEUVRE DU RECOURS..... 80

SECTION I : OBSTACLES A L'ABOUTISSEMENT DU RECOURS AMIABLE.. 81

Paragraphe 1 : Procédure du Recours Amiable..... 82

A.- Mécanisme du Recours Amiable..... 83

B.- Gestion des Dossiers de Recours Amiables..... 86

Paragraphe 2 : Difficultés dues aux Transporteurs ou aux Consignataires de Navires..... 87

SECTION II : PERIPETIES DES RECOURS JUDICIAIRES..... 90

Paragraphe 1 : Procédure du Recours Judiciaire..... 91

A.- Mécanisme du Recours Judiciaire..... 91

B.- Clauses Attributives de Compétence Territoriale 93

PAGES

Paragraphe 2 : Difficultés Inhérentes à l'Organisation Judiciaire au BENIN..... 96

C O N C L U S I O N G E N E R A L E..... 98

A N N E X E S..... 105

B I B L I O G R A P H I E..... 106