

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
(CAMEROUN)
5 e Promotion
.1980-1982-

LES FACULTÉS MARITIMES A L'UNION DES ASSURANCES DU GABON

Mémoire de fin de stage de 1ère Année

MOUNGUENGUI – MBADINGA Jean Bernard

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

Vers les années cinquante, "L'URBAINE" décida de créer à l'étranger un Réseau d'Agents Outre-Mer dont l'Agence Gabonaise d'Assurance (AGA). En 1970 il s'opéra une fusion entre "L'URBAINE", "L'UNION" et "LA SEQUANAISE" et cette fusion donna naissance à l'actuelle UNION DES ASSURANCES DE PARIS (UAP) qui décida à son tour de transformer le Réseau d'Agents Outre-Mer en Délégations. Ainsi l'Agence Gabonaise d'Assurance (AGA) deviendra le 1er Janvier 1974 L'UNION DES ASSURANCES DE PARIS DELEGATION POUR LE GABON. Par la suite l'UAP va transformer de nouveau son Réseau de Délégation en filiales de droit local et l'UNION DES ASSURANCES DE PARIS DELEGATION POUR LE GABON va devenir le 1er Janvier 1976 l'actuelle UNION DES ASSURANCES DU GABON (UAG).

Celle-ci est constituée d'une Direction qui est le Siège Social et comprend un Secrétariat de Direction, un Service ^{de} Comptabilité, un Service de Portefeuille auquel est rattaché celui de Maladie tout ceci se trouvant au 1er étage. Au rez-de-chaussée se trouve le Bureau Direct ainsi appelé parce qu'il est dans le même immeuble que le Siège Social. Il constitue une Agence composée de services suivants: la Production et le Sinistre. Le siège souscrit des contrats Maladie tandis que le Bureau Direct fait de l'Automobile, de

l'INCENDIE, de l'Assurance Transport: l'Aviation et l'Assurance ~~maritime~~ maritime de Transport Maritime aussi bien sur corps que sur facultés et ce sont celles-ci qui feront l'objet du sujet de notre mémoire de fin de stage.

Mais comment est née l'Assurance Maritime? L'Assurance ~~maritime~~ maritime est la plus ancienne forme d'Assurance que l'on ait connue. Elle est née de façon simple. Il existait de petits navires qui étaient souvent l'objet d'événements naturels; naufrage, échouement, tempête au cours desquels ils perd~~raient~~aient tout ou partie de leur cargaison, leur fortune de mer ou patrimoine, soit ils étaient victimes de la piraterie, soit d'ennemis qui les dépouillaient de leur cargaison.

Pour pallier à une telle situation les armateurs ou les propriétaires des cargaisons ont réussi à trouver des banquiers, et moyennant une prime, ceux-ci s'engageaient à indemniser les propriétaires par suite des événements ci-dessus.

Cette idée va évoluer quand s'est dégagé le principe d'une communauté d'intérêt entre le corps et les facultés transportées, idée de l'aventure maritime. Autrement dit le navire et les facultés vont avoir un sort commun; et cette communauté d'intérêt va être introduite dans les lois qui régissent le commerce maritime et ensuite dans l'Assurance maritime par le fait que les Assureurs seront amenés à rembourser à l'Assuré la part qui incombé à ce dernier dans des sacrifices ou des frais exposés pour sauver

à la fois le navire et sa cargaison et ce dans le but d'un salut commun: c'est la notion des avaries communes.

Institution spécifique de droit maritime les avaries communes s'expliquent en ce que même si le bateau n'a subi aucun dommage, il va participer par contribution aux réparations des dommages ou pertes subies par les propriétaires des marchandises jetées par dessus bord pour sauver à la fois le navire et le reste des marchandises, ainsi que les propriétaires des autres marchandises. Et inversement les marchandises qui n'ont pas subi des dommages vont, par le même jeu de contribution, participer aux avaries subies par les machines. Ainsi les Assureurs maritimes seront amenés à prendre en charge la part, la contribution aux avaries communes de leurs Assurés, étant entendu que cette part est limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution à l'intérêt contributif c'est-à-dire à la valeur assurée.

A la lumière de ce qui précède on peut définir l'Assurance maritime comme étant un contrat par lequel une personne appelée Assureur consent à indemniser une autre personne appelée Assuré du préjudice subi dans le cadre d'une expédition maritime, par la suite de certains risques dans la proportion de la somme assurée et moyennant paiement d'une prime.

Enfin l'Assurance maritime sur facultés est essentiellement une assurance de dommages, c'est-à-dire que l'Assureur ne pourra prendre en charge que des dommages et/ou pertes matériels, mais jamais des dommages corporels, pas plus que les dommages causés par les facultés assurées à d'autres facultés ou à des personnes.

Cela dit, que peut-on dire de l'Assurance maritime sur facultés au Gabon?

L'institution de l'obligation d'Assurance maritime sur facultés au Gabon est très récente. En effet c'est par le Décret N° 0215/PR/MINECOFIN, portant application de l'ordonnance du 22 Février 1979 que l'Assurance maritime sur facultés va être rendue obligatoire. Ce Décret prévoit en substance en son Article 1er que l'obligation d'Assurance ne s'appliquait qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB (Free on Board) excède trois cent mille francs CFA et il définissait en son Article 2, deux modes de couverture à savoir "TOUS RISQUES" et F.A.P. sauf (Franc d'Avarie Particulière sauf), en dehors desquels l'Assurance obligatoire devait être limitée à la couverture "PERTE TOTALE".

X L'Article 7 prévoyait que la délivrance ou le renouvellement de toute licence d'importation ou autorisation d'importation devait être subordonnée à la production du certificat d'assurance, autrement dit que le Ministère de l'Economie et des Finances ne peuvent délivrer ladite licence d'importation ou ladite autorisation d'importation sans la production du certificat d'Assurance; il en va de même pour les service de Douanes, l'Article 8, qui doivent l'exiger de l'importateur avant l'enlèvement de ses marchandises.

pas d'obl' p. le fret
L'esprit de ce Décret était d'imposer à tous commerçants importateurs d'acheter FOB (Free on board), c'est-à-dire l'acheteur devait soigner lui-même l'Assurance et le fret. Toutefois il est précisé qu'avant cette date les commerçants achetaient CAFOU CIF (Coût Assurance et Fret) c'est-à-dire que l'Assurance et le Fret étaient soignés dans le pays d'origine par le vendeur et l'importateur achetait ~~orité~~ au ~~prix~~ global, c'est-à-dire le coût des marchandises, de l'assurance et du Fret. Dès lors on comprend la nécessité impérieuse de cette mesure qui est . celle d'endiguer la sortie abusive et dangereuse pour l'économie du pays, d'énormes capitaux à l'étranger.

Ainsi décidé on voit quel sort est désormais réservé à la fois à l'ensemble de l'économie du pays et en particulier à l'Assurance maritime sur facultés. Il est clair que celle-ci sera appelée à se développer

et à connaître ainsi une croissance rapide et certaine et dès lors on sent la nécessité d'augmenter aussi bien en quantité qu'en qualité le personnel à même de répondre aux besoins du marché de la demande qui augure des perspectives plutôt promettenses.

Notre travail qui porte sur les facultés maritimes comprendra deux parties à savoir la production et le sinistre. Dans la première partie nous verrons en une section première le contrat et sa souscription qui se composera de trois chapitres: les documents nécessaires à l'établissement du contrat va constitué le premier chapitre, les différents modes de couverture, sera le second et le troisième, la tarification; ensuite en une deuxième section nous verrons la gestion du contrat qui, elle, ne comprendra qu'un chapitre: l'établissement de l'avenant de régularisation. La deuxième partie sera également constituée de trois sections. La première, les dossiers de réclamation se composera de deux chapitres; l'ouverture des dossiers et les pièces constitutives; la seconde, le règlement de dossiers qui ne sera constituée que d'un chapitre: la dispache; la troisième section, le recours, comportera deux chapitres, la détermination de la responsabilité et l'exercice du recours.

PREMIERE PARTIE

LA PRODUCTION

SECTION 1: LE CONTRAT ET SA SOUSCRIPTION

Police française d'assurance maritime sur facultés.
Les présentes conditions générales commentées ci-après
sont relatives à l'imprimé du 10 Août 1968 modifié le
14 Septembre 1970.

- Chapitre Premier: DOCUMENTS NECESSAIRES A L'ETABLISSEMENT DU CONTRAT

La base de toutes polices est les conditions générales
qui constituent un ensemble de clauses prérédigées et préimprimées
par l'Assureur et qui s'appliquent par conséquent à l'ensemble des
Assurés qui souscrivent le même type de contrat. L'Assuré s'y adhère
en bloc. Elles permettent une unification des règles pour l'ensemble
du contrat. Ensuite viennent les conditions particulières et les
conventions spéciales (voir l'annexe).

a) Les Conditions Générales.

Nous allons faire un commentaire sur chacun des neuf
chapitres qui composent l'imprimé des conditions générales.

I - OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

Par objet il faut entendre ce sur quoi va porter la
garantie de l'Assureur au titre de ce contrat. Dans ce contrat

l'Assureur garantit essentiellement les dommages et pertes matériels, de quantité ou de poids subis par les facultés assurées.

Par étendue il faut entendre jusqu'où va s'arrêter la garantie de l'Assureur, autrement dit qu'est ce qu'on couvre et qu'est ce qu'on ne couvre pas? C'est-à-dire quels sont les événements couverts et quels sont ceux qui ne le sont pas? Et cette distinction nous est donnée par l'Article 2 qui donne les différents modes de couvertures. En fait il y en a deux principaux: "TOUS RISQUES" et F.A.P. SAUF" (Franc d'Avarie Particulière Sauf).
5 Voir au verso).

il ya des risques exclus dans les cas

La formule "TOUS RISQUES", comme son nom l'indique, couvre tous les dommages, et pertes matériels de quantité ou de poids pouvant être subis par les facultés assurées et pouvant être causés par un quelconque événement, sauf les risques de guerre qui doivent faire l'objet d'une surprime.

Nous pouvons dire que l'Assurance de transport maritime sur facultés est essentiellement une Assurance de dommages.

Quant aux conditions "F.A.P. Sauf", elles offrent une garantie plus limitée que celle du précédent mode. En effet sont aux risques des Assureurs les dommages et/ou pertes matériels de quantité ou de poids causés aux facultés assurées par les événements limitativement cités ci-après:

- Abordage
- Echeuement
- Heurt ou collision

- Incendie
- Naufrage
- Opération d'embarquement, de débarquement ou de transbordement.

Par ailleurs il est précisé qu'il est des dispositions communes à ces deux modes à savoir sont également aux risques des Assureurs, les frais exposés par suite d'un risque couvert, pour préserver les objets assurés d'un dommage ou perte matériels garantis: ou de les limiter; la contribution aux avaries communes.

Il est par ailleurs abordé, la question du chargement en portée c'est-à-dire le chargement qui se fait sur le pont. Et là l'Article 4 dit en substance que toutes facultés chargées sur le pont ne peuvent être convertes qu'en F.A.P. Sauf. On comprend bien les précautions que l'Assureur a bien voulu prendre ici, d'autant plus que ce mode de chargement fait courir beaucoup plus de risques à l'Assureur car les facultés ainsi chargées sont susceptible d'être jetées à la mer soit par les vagues, soit par le personnel de bord pour nécessité d'allègement du navire afin de sauver celui-ci, son équipage et sa cargaison.

Quant aux facultés non couvertes dont fait état ici l'Article 4 et dont nous ne donnerons pas la liste complète ici (voir l'annexe), ce sont:

- des coupons: papillons mis en circulation par une affaire très importante - mines par exemple - et susceptibles d'être échangés contre des espèces dans une banques.

- des titres qui peuvent être des obligations cotés à la Bourse, ou des actions d'une compagnie et enfin,
- des valeurs qui peuvent être des traites.

Tout comme les facultés chargées en pontée les emballages ne pouvant être couverts qu'aux conditions F.A.P. Sauf et ce dans la mesure où ils ont fait l'objet d'un contrat distinct de celui de leur contenu,

Les facultés chargées sans connaissance sont garanties par les Assureurs à condition que l'Assuré puissent justifier par tous moyens à sa disposition: de l'existence de l'expédition. Par les correspondances par exemple de son fournisseur, dispositions relatives à l'Article 5 et dernier du chapitre.

II - RISQUES EXCLUS

Ce chapitre traite de deux catégories de risques: ceux exclus à tous les cas, Article 7 et ceux assurables mais exclus s'ils ne sont pas précisés, Article 3.

Concernant les premiers, dont la liste serait longue et fastidieuse à établir, il faut préciser que l'Assureur ne couvrira jamais les risques ou leurs conséquences énumérés à ce chapitre. Toutefois dans la pratique, cela est applicable pour certains risques tels que les fautes ou faits de l'Assuré ainsi que ceux de ses préposés ou ayants-droit, la prohibition d'exportation ou d'importation, la contrebande, le commerce clandestin. Mais quant à la plupart de tous les risques de ce chapitre (voir l'annexe), ils sont susceptibles d'être couverts

à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrat distinct. En fait pour ainsi dire tout est assurable et tout est une question d'entente entre les parties et donc une question de prime.

Il en va de même pour les risques de guerre civile ou étrangère, d'émeute, de mouvement populaire - la charge de la preuve que le risque résulte des événements précités, incombant à l'Assureur - les risques de vol en général, de disparition de tout ou partie des objets assurés, qui sont exclus mais qui peuvent faire l'objet d'une couverture s'ils sont précisés.

III - TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURES

Ce chapitre traite de la durée des risques (Article 9), de la prise de livraison anticipée (Article 10) et de la prolongation des risques (Article 11).

S'agissant de la durée des risques, les risques des Assureurs commencent à courir au moment où les marchandises quittent les magasins du fournisseur au port d'embarquement et se terminent au moment où elles rentrent dans les magasins du destinataire. Autrement dit, outre le voyage maritime proprement dit, les Assureurs couvrent les trajets accessoires faits soit par chemin de fer ou par voiture, afin de transporter les marchandises au port de départ.

Mais au port de destination, dans les entrepôts, les docks publics ou privés, à quai, dans les magasins sous douanes, la garantie des Assureurs ne peut excéder un délai de trente jours, c'est-à-dire qu'après trente jours si les marchandises n'auront pas été enlevées par leur destinataire, celui-ci devient

son propre assureur; et il le deviendra plus tôt dans un délai de quinze jours si le lieu de destination est un point de l'intérieur. Pourquoi cela? C'est dans l'intérêt de l'Assuré en ce sens que l'Assureur voudrait exciter la diligence de l'Assuré à l'enlèvement plus tôt de ses marchandises afin d'éviter toutes avaries ou d'en limiter les conséquences.

La prise de livraison anticipée dont parle l'Article 10, fait cesser automatiquement les risques des Assureurs. C'est-à-dire que quelle que soit la fin des risques prévue au contrat, le fait pour le destinataire, ses représentants ou ayants-droit, de procéder à l'enlèvement de ses marchandises avant la fin des risques, fait cesser ces derniers.

L'Article 11 traite de la prolongation du voyage assuré. Il précise qu'en cas d'escales directes c'est-à-dire des arrêts prévus dans les ports qui sont sur le parcours normal, la garantie reste acquise et qu'elle demeurera acquise mais avec surprime en cas de toutes autres déviations, escales hors du trajet ou de toutes autres opérations de transbordement, c'est-à-dire toutes opérations de débarquement et d'embarquement ou encore de toute prolongation anormale de la durée du voyage, sauf si ces prolongation escales ou transbordement sont la conséquence d'un risque couvert.

IV - VALEURS ASSUREES

Notons tout d'abord la différence qui existe entre la valeur assurée et la valeur agréée. Celle-ci est une valeur librement débattue entre les parties et on en parle en matière

de corps; alors que la valeur assurée c'est la valeur réelle de la marchandise et on en parle en matière de facultés.

Ce chapitre traite de quatre rubriques: quotité de surévaluation autorisée, valeur à destination, facultés vendues et la déclaration définitive de valeur après sinistre.

La quotité de surévaluation autorisée: lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, l'Assureur va demander à l'Assuré la justification de la valeur réelle qui est la somme du coût de la marchandise suivant facture, de celle de tous les frais exposés: frais de conditionnement, du fret, le coût des primes. En cas d'exagération, la valeur assurée doit être réduite à la valeur réelle et augmentée de 20% qui est la quotité de surévaluation autorisée.

Valeur à destination. C'est la valeur à laquelle pourrait être réduite la valeur réelle si l'Assuré arrive à prouver que la valeur réelle des marchandises telle qu'elle vient d'être définie ci-dessus, est inférieure à leur valeur au lieu de destination et cette valeur serait la valeur assurée.

Facultés vendues: Si les facultés sont vendues par l'Assuré, la valeur assurée devient celle qui va résulter de sa vente.

Déclaration définitive de valeur après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement n'excedera pas celle qui sera déterminée selon le mode de calcul défini ci-dessus.

V - OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

lourd

Outre les mesures conservatoires qui sont de mesures de nature à empêcher ou limiter les dommages ou leurs conséquences, le sauvetage c'est-à-dire que l'Assuré, tout comme l'Assureur, doit faire tout pour pouvoir sauver les objets assurés, le recours, c'est-à-dire le droit de subrogation qu'il est obligé de reconnaître à l'Assureur, les renseignements qu'il doit donner sur le voyage ou l'expédition, l'Assuré a l'obligation de payer la prime.

VI - CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

Ce chapitre traite du délai pour les constatations, des personnes habilitées à procéder aux constatations et des frais et honoraires de ces personnes.

mettre entre guillemets ce qui n'est pas de jours

Sous peine d'irrécevabilité de la réclamation, les réceptionnaires sont tenus de provoquer les constatations dans les trente jours à compter du moment où les facultés auront été débarquées. Et dans un délai de quinze jours l'une des parties qui conteste les résultats de l'expertise, peut demander une contre expertise.

pas seul

Pour effectuer ces constatations les réceptionnaires sont tenus de s'adresser aux Commissaires d'avaries dont la mission est de déterminer l'importance des dommages et pertes. Cette mission a lieu toujours sous réserve des conditions de la police.

Les frais et honoraires sont payés par le réceptionnaires et remboursés par les Assureurs.

VII - REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

Ce chapitre traite du mode de règlement, de la détermination du montant incombant aux Assureurs, de la franchise, de ^{la} contribution ^{aux} / avaries communes, du délaissement du paiement de l'indemnités d'assurance, de la prescription et enfin de la limitation des engagements des assureurs.

S'agissant du mode de règlement, il est établi séparément sur chaque colis, quant aux facultés chargées en vrac, il se fait par cale (Article 20).

Le montant incombant aux Assureurs est défini par l'application du taux de dépréciation à la valeur assurée ~~et ce~~ taux de dépréciation s'obtient par comparaison de la valeur à l'état sain des objets au lieu de destination avec leur valeur en état d'avarie (Article 21).

La valeur des objets avariés peut être déterminée, d'accord entre les parties, par une vente publique.

En ce qui concerne la franchise, elle est calculée sur la valeur servant de base au règlement. Et sauf conventions contraires, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de 5% sauf si les dommages sont la conséquence ^{de} / l'une des cas du sauf; et ne seront pas également réglées sous déduction d'une franchise la contribution aux avaries communes (Article: 22).

L'Article 23 traite de la participation de l'Assureur aux contributions d'avarie commune, qui se fait proportionnellement à la valeur assurée et qui est limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution à la valeur assurée.

S'agissant du délaissement, l'Article 24 énumère les cas suivants:

- pertes sans nouvelles: délai de trois mois pour la navigation au long cours, et les navires à vapeur ou propulsés à l'aide de ~~cont~~^{moteur} ~~teur~~, six mois pour ceux à voile ou à moteur - ces délais couverts ~~à la~~^{partir de} date de dernières nouvelles.

- vente en cas d'avaries matérielles des objets assuré, par suite d'un événement couvert, vente ordonnée ailleurs qu'au point de départ ou de destination.

- innavigabilité du navire transporteur reconnue à la suite d'un événement couvert.

- montant des indemnités à la charge des Assureurs, atteint au moins les trois quarts (3/4) de la valeur assurée.

L'Article 25 précise le délai pendant lequel l'Assureur procède au règlement des indemnités à sa charge. Ce ^{délai} est de trente jours après la remise de toutes les pièces à l'Assureur par l'Assuré.

Ce même article précise ailleurs que le paiement par compensation est possible, c'est-à-dire lors du paiement des sommes incombant aux Assureurs, toutes les primes dues par l'Assuré sont compensées avec l'indemnité due par lui. Toutefois la compensation n'est opposable au tiers porteur de l'avenant documentaire que si la possibilité de la compensation en cas de non paiement de la prime afférente à cet avenant a fait l'objet d'une mention expresse sur l'avenant même. C'est-à-dire que si un tiers qui est en possession des documents retirés à la

banque moyennant paiement du montant de l'expédition, réclame à l'Assureur de lui payer le sinistre, l'Assureur ne lui fera pas supporter toutes les primes dues par son assuré, tout au moins l'Assureur ne pourrait lui faire supporter que la prime ~~afférente~~ ^{indemnité} à cet avenant et encore faut-il que une mention expresse "ne sera ~~indemnité~~ ^{indemnité} que sous réserve du paiement de la prime", soit portée sur l'avenant même.

L'Article 26 traite de la prescription qui est de deux ans pour toutes actions issues de ce contrat c'est-à-dire l'action en paiement de prime que l'Assureur peut avoir contre son Assuré ou l'action en garantie que l'Assuré peut exercer contre son Assureur.

En matière ^{transport} d'assurance maritime sur facultés la prescription est d'un an à compter de la date de débarquement du navire transporteur. Il s'agit ici d'une action que l'Assureur exerce contre le responsable des dommages subis par son assuré, c'est-à-dire une action extra-contractuelle.

Enfin l'Article 27 pose le principe de non solidarité entre les Assureurs, c'est-à-dire que l'Assureur n'est engagé sur le montant lui incombant, qu'au prorata de la somme par lui couverte sur les objets assurés.

VIII. NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

Ce chapitre pose le principe de nullité, de résiliation et de suspension du contrat.

Si après deux mois de la date de souscription du contrat, les risques n'ont pas commencé à courir, c'est-à-dire si après ce délai l'assuré n'a rien fait qui puisse faire courir

les risques, le contrat ne produira plus ses effets (Article 28).

Toutes assurances conclues après l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur sont reportées nulles (Article 30). En effet le principe de l'assurance étant l'aléa, dès lors que celui-ci manque il n'y a plus d'assurance.

Le non paiement d'une prime échue (Article 29) entraîne la suspension des risques huit jours après l'envoi d'une lettre recommandée par l'Assureur à l'Assuré à titre de mise en demeure, au dernier domicile de celui-ci connu de l'Assureur; et par conséquent tout sinistre survenu à ce moment n'est pas pris en charge par l'Assureur, et ce jusqu'au lendemain à zéro heure de la date de paiement de la prime en retard. S'il le préfère, l'Assureur peut demander, dans les mêmes conditions et délais, la résiliation du contrat.

Ce même Article énumère les cas de résiliation du contrat.

- la liquidation des biens, le règlement judiciaire et la déconfiture de la compagnie ouvrent à l'Assuré un droit de résiliation. Il en va de même pour l'Assureur qui dispose des mêmes droits à l'égard de l'Assuré qui fait l'objet de cette même situation.

- le retrait total d'agrément fait cesser les effets ^{vis-à-vis} de la police de l'entreprise qui a fait l'objet de ce retrait.

Alors que la nullité est opposable au tiers, la suspension ou la résiliation ne le sont pas ^à l'égard d'un tiers de bonne fois auquel la police ou l'avenant d'application aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre.

IX. COMPETENCE

Les Tribunaux compétents sont ceux de Libreville.

X. DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

En assurance maritime sur facultés on distingue deux principaux types de polices: la police d'abonnement et la police au voyage. La première diffère de la seconde en ce qu'elle est une police à aliments que l'Assuré remplit, et envoie à l'Assureur chaque fois qu'il a une expédition pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers; la police au voyage étant une police que l'on délivre à l'Assuré après la souscription et limitée pour un seul voyage; ensuite la police d'abonnement est souscrite pour une durée d'un an et se renouvelle par tacite reconduction. On peut toujours la résilier en tout temps moyennant préavis d'un mois. Elle est souscrite par des gros exportateurs ou importateurs. Cette police est faite dans un souci de commodité et repose sur ^{la} bonne foi de l'Assuré.

Par ailleurs la police comportera toujours l'indication d'un plein de souscription c'est-à-dire le montant maximal susceptible d'être pris en charge par l'Assureur; et constitue également son engagement maximal.

FONCTIONNEMENT

C'est sous réserve de la déclaration par aliment des expéditions effectuées par l'Assuré, dans un délai de huit jours à compter de la réception des avis nécessaires, délai réduit à trois

jours quand il s'agit des voyages au cabotage, que les facultés seront couvertes. Faute par l'Assuré de se conformer à ses obligations, toutes déclarations produites par lui seront réputées irrecevables quelle que soit la date du sinistre.

Par ailleurs l'Assureur pourrait résilier sans délai le contrat sans préjudice de réclamer le paiement des primes correspondant aux expéditions non déclarées.

Pour s'assurer que les obligations de l'Assuré sont respectées, l'Assureur se réserve l'accès à tous les livres ou à toutes les correspondances de l'Assuré.

NAVIRES TRANSPORTEURS (ART. 35)

Les taux de primes fixés ne s'appliquent que sur des navires en fer ou en acier, naviguant soit à la vapeur soit à l'aide de moteurs et âgés de moins de quinze ans ou de moins de trente ans appartenant à des lignes régulières.

Par navire de lignes régulières il faut entendre celui qui appartient à un armateur qui le met, habituellement et régulièrement, à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixées à l'avance.

Chaque fois qu'il y aura des transports qui ne rentrent pas dans ces conditions il y aura lieu à primes spéciales. Donnerons lieu à primes spéciales les navires qui batteront pavillons suivants:

- Chypre
- Grèce
- Honduras
- Liberia
- Panama
- Singapour
- Somalie.

Très souvent il y aura en même temps que la tarification de base l'insertion du barème de surprime d'âge et de pavillon aux conditions particulières.

Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteurs auxiliaires ne sont couverts que moyennant convention spéciales.

Il faut pour terminer ajouter qu'en matière de tarification facultés, l'expérience personnelle demeure plus efficace que tout autre moyen. En effet il existe les assureurs spécialistes pour certains produits. Ainsi ils enregistrent des sinistres par produits et leurs capitaux en risques correspondants et rapportant la somme des sinistres enregistrés à celle des capitaux en risques correspondants, trouvent ainsi le taux de sinistralité qu'ils appliquent aux valeurs assurées et le produit est égale à la prime pure.

Qu'en est-il des conditions particulières?

b) Les conditions particulières (Voir l'annexe)

Elles permettent d'adapter à chaque assuré le contenu du contrat. Ainsi un certain nombre de mesures y sont précisées.

La durée du contrat qui est en général d'un an; la date de sa prise d'effet qui dépend souvent du paiement de la première prime.

Le mode de couverture choisi par l'Assuré, qui peut être soit la formule "TOUS RISQUES" avec ses taux de prime correspondants; soit la formule "FRANC D'AVARIE PARTICULIÈRES SAUF" (FAP SAUF) avec ses taux de prime correspondants.

Le plein de souscription, c'est-à-dire le montant maximal que l'Assuré pourrait atteindre par expédition, donc le montant susceptible d'être couvert par l'Assureur par navire.

Le montant de la franchise y est précisé. Il est donné soit en pourcentage de la valeur d'expédition, c'est-à-dire de la valeur assurée, soit globalement c'est-à-dire on fixe un montant forfaitaire; on peut également fixer un minimum et un maximum.

Les conditions de transport et les risques couverts qui s'y rattachent sont énumérés, ainsi que certains risques garantis, tels le vol, le pillage et la disparition qui sont en principe exclus aux conditions générales, l'article 8 alinéa C.

Les nom et adresse de l'organisme auquel l'Assuré devra s'adresser en cas d'avaries, et c'est en général aux commissaires d'avaries que l'Assuré devra faire appel en cas d'avaries.

Le délai pour les constatations, des dommages est fixé à quinze jours de la date du déchargement du dernier véhicule de transport et ce par dérogation à l'article 19 des conditions générales, qui fixe ce délai à trente jours.

La surprime d'âge et de pavillon y est prévue

La durée des risques commence au moment où les facultés quittent les magasins du fournisseur et cesse au moment où les facultés assurées rentrent dans les magasins du réceptionnaire.

La prolongation de la durée du voyage assuré est définie comme suit: les séjours intermédiaires égaux à trente jours dans un port ou à quinze jours à un point de l'intérieur c'est-à-dire hors de la ville où est installé le port ne prolongent pas le voyage assuré; dépassé ces délais il est prévu une surprime dont le taux est fixé d'accord entre les parties.

Souvent les clients demandent à l'Assureur de proroger ces délais, c'est-à-dire, les porter de trente à soixantes jours par exemple pour bien des raisons: manque des moyens financiers pour retirer les documents à la banque qui aura payé l'expédition ou encore licence d'importation non encore obtenue.

Toutefois il faut noter que la prorogation de ces délais joue en défaveur de l'Assureur. En effet plus les marchandises restent longtemps au port, plus elles sont exposées aux divers risques: pertes, vol.

b) Les conventions spéciales (voir l'annexe).

C'est un ensemble de dispositions prévoyant des risques couverts et ceux exclus absolument. Le chapitre des risques couverts est un ensemble de clauses à "tout-faire". D'accord entre elles, les parties y mettent tous les risques dont la possibilité de couverture n'est pas souvent offerte par les conditions générales et encore moins par les conditions particulières, ainsi il est souvent fait une dérogation aux dispositions desdites conditions.

Chapitre 2: LES DIFFERENTS MODES DE COUVERTURE

En matière d'Assurance de transport maritime sur facultés il existe deux principaux modes de couverture: "TOUS RISQUES" et "FRANC D'AVARIE PARTICULIERE SAUF" (FAP Sauf).

a) La formule "TOUS RISQUES"

Selon cette formule, sont aux risques des Assureurs, les dommages et/ou pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité causés aux objets assurés tant par les événements:

- Abordage
- Echouement
- Naufrage
- Incendie
- Heurt ou collision de ce navire contre un corps fixe, mobile ou flottant, que par:
 - Fortune de mer ou événement de force majeur tel une tempête.

Cette formule est valable même en cas de faute du capitaine, des gens de mer, des pilotes et des préposés terrestres de l'armateur. Elle couvre également les avaries particulières résultant du vol, des manquants ainsi que les risques de transbordement. C'est pourquoi cette formule est vendue plus chère que l'autre. Il faut toutefois noter que cette formule n'englobe pas les risques de guerre pour lesquels il est appliqué une surprime dont le taux varie selon les moyens de transport. Si les garanties des Assureurs sont souvent engagées dans le cadre de la formule "TOUS RISQUE", elle le sont moins dans celui de la formule "F.A.P. Sauf".

b) Franc d'Avaries Particulières Sauf (FAP Sauf)

Cette formule couvre un ensemble de risques qui sont:

- a) Perte totale et délaissement
- b) Recours de tiers matériels directs
- c) Contribution aux avaries communes
- d) Dépenses d'assistance et de sauvetage
- e) Avaries particulières résultant:
 - de l'abordage
 - de l'échouement
 - de l'incendie
 - du naufrage
 - du heurt ou collision.

Elle couvre également outre les risques ci-dessus, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids et de quantité causés aux objets assurés par les opérations d'embarquement, de transbordement ou de débarquement, l'écroulement de bâtiments, le débâcle de glaces, le raz-de-marée, le cyclone, la foudre, l'inondation, la rupture des digues ou de conduits d'eau, etc....

Remarquons que les événements dont dépend la réalisation des risques couverts par la présente formule se réalisent rarement et par conséquent la garantie des assureurs est beaucoup moins sollicitée que dans le cadre de la formule précédente. Raison pour laquelle les taux de prime de la présente formule sont un peu moins élevés que ceux de la formule précédente. Toutefois malgré ce fait, les clients s'assurent beaucoup plus en "TOUS RISQUES" qu'en "F.A.P. Sauf". Car ils sont certains d'être indemnisés pour tous dommages survenus dans le premier cas que dans le second.

Toutes les notions employées ci-dessus méritent qu'on s'y arrête un moment pour y apporter quelques éclaircissements. Notons tout d'abord la différence qui existe entre "perte" et "avarie". Une perte peut être partielle ou totale comme une avarie peut être particulière ou commune. La perte évoque la notion de valeur quantitative, tandis que l'avarie, elle, correspond à la notion de valeur qualitative. La perte partielle se réalise sur une partie des objets assurés. Par exemple, disparition d'un certain nombre de sacs faisant partie d'un lot de ciment. Si elle est alors totale, il s'agit là de la disparition de tout le lot de ciment.

*pas très exact
le colis non déballé
est une perte totale
contenant et contenant*

Une avarie sur marchandise ou sur corps, diminue, en partie ou en totalité, la valeur de l'objet assuré. Et l'indemnisation de l'assureur porte, soit sur des frais de remise en état, en corps notamment, soit sur la diminution de la valeur de l'objet à la suite de sa détérioration.

L'avarie est commune, lorsque les deux objets, intérêt de l'assurance: cargaison et navire, sont menacés par un même événement, à la suite duquel le capitaine décidera volontairement un certain nombre de mesures de nature à sauvegarder aussi bien la cargaison que le navire et cela dans un but de salut commun; par exemple, jet par dessus bord d'une partie de la cargaison pour alléger le navire.

Par commun il faut entendre, le danger qui a menacé toutes les parties intéressées, qui par conséquent, doivent participer aux sacrifices et dépenses. Cette répartition se faisant proportionnellement aux valeurs sauvées, au terme du voyage.

Parmi les sacrifices et les dépenses on trouve:

- Frais d'entrée de séjour et de sortie du port de refuge.
- Utilisation du matériel et personnel de bord
- Sacrifices pour allègement d'une partie de la marchandise.

Le terme abordage, nécessite un contact entre deux ou plusieurs unités. Le heurt ou la collision d'un navire se réalise contre un corps mobile fixe ou flottant; tandis que le délaissement est le transfert de propriété des marchandises ou d'un corps à son assureur par l'assuré et ce, dans les cas suivants:

- Perte sans nouvelles du navire.
- Vente pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un événement couvert, vente ordonnée ailleurs qu'au port de départ ou de destination.

- Cas où par suite d'un événement couvert le navire serait reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage.
- ^{enfin} Cas où le montant des dommages ou pertes matériels résultant d'un événement couvert et déterminé, atteint au moins les 3/4 de la valeur assurée.

Signalons au passage qu'il en existe, et ce à titre d'information outre les deux principaux modes de couverture, deux autres qui sont rarement sinon pas du tout utilisés en matière d'Assurance maritime sur facultés, à savoir le ~~Fran~~^{Fran}c d'Avarie Particulière Absolutement (F.A.P. Absolutement) et le ~~Fran~~^{Fran}c d'Avarie Absolutement (F.A.A.).

Le premier garantit les risques suivants:

- a) La perte totale.
- b) Les recours de tiers matériels directs.
- c) La contribution ~~aux~~ avaries communes.
- d) Les dépenses d'assistance et de sauvetage, et le

second:

- a) La perte totale.
- b) Les recours de tiers matériels directs.
- c) Les dépenses d'assistance et de sauvetage.

Dans tous les cas, en facultés comme en corps le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou délaissement. Par ailleurs comme disposition commune à tous ces modes de couverture, la prise en charge des dépenses d'assistance et de sauvetage pour un navire en détresse en mer.

En conclusion disons que, dans tous les cas, l'assureur n'intervient pour le paiement des indemnités que dans les limites des sommes assurées.

Et qu'en est-il de la tarification?

Chapitre 3: LA TARIFICATION

Tarifer c'est déterminer le montant ou le taux de la prime due par l'Assuré à l'Assureur en contre partie de la garantie que lui ^{offre} celui-ci et la détermination du montant ou du taux est fonction de bien de critères.

a) Elements de Tarification

La tarification en matière de transport maritime sur facultés dépend de plusieurs éléments. Ce qui est important ici c'est surtout la nature de la ^{marchandise} ~~marche~~ et celle de l'emballage ainsi que les conditions de transport de la marchandise. Le ciment et son emballage en papier présentent plus de risques de mouille que le transport de barres de fer pour construction par exemple ou le transport de certaines marchandises chargées en containers.

La détermination du taux de prime est également fonction de conditions de transport suivantes:

- Le chargement en pontée, 'est-à-dire le chargement des facultés sur le pont; ainsi chargées elles sont exposées à l'enlèvement par les vagues et en cas de danger, naufrage par exemple, pour alléger le navire, elles risquent d'être jetées à la mer. Ainsi chargées les risques des Assureurs sont d'autant plus graves que la surprime varie de 50% - chargement en pontée arrière - à 100% du taux de base - chargement en pontée avant - pour les marchandises ordinaires.

- Le transport en container présente moins de risque pour le chargement dit "bout en bout" c'est-à-dire le chargement des marchandises apportement à un seul client dans un seul container

Par ailleurs il est également tenu compte des particularités du navire. Car il est indiscutable que le risque de perte et le risque d'avarie commune augmentent avec l'âge du bateau.

Le très faible tonnage (moins de 500 TX) est évidemment un facteur très important d'aggravation des risques. Le petit navire est plus vulnérable au mauvais temps qu'un navire de grande dimension.

Il est encore un autre élément dont il faut tenir compte et qui est également important, c'est celui de pavillon. Les navires battant pavillon de certains pays présentent plus de risques que d'autres navires battant pavillon de certains autres pays, tels le PANAMA, la Grèce, le Chypre, auxquels un Assureur bien averti doit appliquer un taux de surprime assez élevé.

Toutefois une difficulté demeure sauf en cas d'affrètement, l'assuré importateur où exportateur ignore sinon le nom du bateau qui va transporter sa marchandise du moins le nombre d'escales qu'il va faire et si c'est avec transbordement ou non et par conséquent il risque de faire - ce qui ne dépend pas d'ailleurs de sa volonté - une déclaration qui ne soit pas très exacte et lourde de conséquences pour l'Assureur.

Devant une telle situation, étant donné l'impuissance de l'Assuré devant le problème, ce qu'il y aurait lieu de faire de la part de l'Assureur, serait, s'il s'agit surtout d'une expédition particulièrement importante, en premier lieu d'exiger de l'Assuré, outre sa déclaration, l'adresse complète de la compagnie qui assurera le transport de ses marchandises; en

deuxième lieu, l'Assureur devrait adresser un telex à ladite compagnie lui demandant le nombre d'escales à effectuées et si celles-ci seront suivies d'une opération de transbordement; si les marchandises sont chargées dans un container, demander si c'est un chargement dit "bout en bout" ou en "groupage" et si c'est ce dernier mode de chargement, on demandera le nombre de clients dont les marchandises ont été chargées dans ledit container, ou autres modes de chargement qu'auraient fait l'objet lesdites marchandises: *poncée avant ou ponce arrière*.

En possession de tous ces renseignements l'Assureurs pourrait appréhender de façon assez précise, la gravité du risque qu'ils prend en charge et ainsi il déterminerait un taux de prime qui serait fonction de cette gravité ou une surprime appréciable.

Et si on estime que cette façon de faire est trop onéreuse, il faudrait dans ce cas envisager l'établissement d'un nouveau formulaire d'aliment qui tiendrait compte de tous ces éléments. Mais cela voudrait dire qu'au tarif initial serait ajoutés de nouveaux taux relatifs au nombre de transbordements au nombre de dépotage du container en cas du chargement en groupage.

b) Franchise:

C'est la somme venant en déduction à l'indemnité due par l'assureur à l'assuré. A l'égard de celui-ci la franchise joue un rôle moralisateur. Elle est prévue aux condition particulières d'un commun accord entre les deux parties. Toutefois, s'agissant de certaines facultés, telles le ciment, elle est automatiquement appliquée sans l'avis préalable de l'assuré.

Elle est applicable aussi bien en matière de transport aérienne terrestre que maritime. Dans le second cas sont réglés sous déduction ^{d'une} franchise de 10% par sinistre, tous les dommages

*un assureur peut-il
fournir ces renseignements
à l'assureur?
avec le nom du navire
l'assureur peut connaître
le régime de dépotage*

et/ou pertes matériels couverts par la police avec un minimum prévu aux conditions particulières; et sans aucune franchise pour les dommages et/ou pertes matériels résultant directement des accidents ou vol caractérisés.

En matière de transport maritime, en corps comme en facultés sauf conventions contraires, la perte totale, le délaissement, la contribution aux avaries communes et le recours de tiers sont réglés sans franchise, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage et ~~son~~^{sous} déduction d'une franchise de 5% pour les avaries particulières matérielles en assurance de facultés et de 2 à 5% ~~suivant~~^{suivant} l'âge du navire, dans l'un et l'autre cas elle est calculée sur la valeur assurée - cas des facultés - et sur la valeur agréée.

Ceci dit nous allons maintenant aborder la seconde section, la gestion du contrat.

Section 2: LA GESTION DU CONTRAT

L'émission de primes n'est pas l'acquisition de celles-ci. D'où primes émises différentes de primes acquises. Une prime n'est acquise que lorsque, après avoir établi un avenant de régularisation, et une quittance de prime placée dans le quittancier, le client vient, après réception dudit avenant, adressé à lui par l'Assureur, payer effectivement à la caisse. Ainsi la prime est encaissée ou acquise.

Chapitre 1: L'ETABLISSEMENT D'AVENANT DE REGULARISATION.

Etablir un avenant de régularisation, c'est ressortir la prime qui sera portée sur la quittance de prime pour être ensuite encaissée.

a) La ressortie de prime et son mode de calcul.

Deux cas doivent être ici distingués: le cas de la police au voyage et celui de la police d'abonnement. Le premier cas ne donne pas lieu à la ressortie de prime. Ainsi dès que le client se présente on lui établit une police en quatre exemplaires: l'original et un autre exemplaire qu'il doit retourner signé à la compagnie, lui sont donnés; un autre exemplaire reste dans le dossier de l'assuré à la compagnie et le quatrième est envoyé au Service Enregistrement qui l'envoie ensuite au Service Portefeuille. Le client paie sur place la prime. Toutefois s'il s'agit d'un client habituel, l'Assureur peut le laisser aller sans payer et lui adresse après un relevé qu'il paiera après réception de la correspondance.

Le second cas donne lieu à l'établissement d'avenant de régularisation. A la souscription du contrat, un carnet à aliments est délivré à l'Assuré. Chaque fois qu'il a une expédition à effectuer, il remplit un aliment en cinq exemplaires dont les destinationnaires et les utilisations sont mentionnés ci-après:

- Le blanc (l'original) devra être conservé par le client et présenté à l'appui de toute réclamation.

- Le bleu est pour le dossier propre de l'assuré.
- Le rose, destiné à l'Assureur, permet à celui-ci de ^{le savoir} le montant ^{des} capitaux assurés et de ressortir la prime.
- Le vert devra être présenté à la douane pour l'acquittement des droits.
- Le jaune enfin constitue la souche à ne pas détacher, l'assuré devant retourner le carnet à l'assureur avec toutes les souches pour contrôle. Passons à proprement parler à la ressortie de prime.

L'assuré est tenu d'envoyer, chaque fois qu'il a une expédition à son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer, l'aliment rose à l'assureur et ce, dans un délai de huit jours au plus tard, tout en indiquant la date de l'expédition et celle à laquelle il a rempli l'ordre d'assurance, le numéro de sa police, le voyage, le mode de transport choisi par lui, la qualité et la nature des facultés assurées, les capitaux assurés et le taux correspondant à la fois au mode de couverture et au conditions de transport, à la nature des facultés couvertes et à celle de l'emballage. Nous verrons plus loin l'importance de chacune de ces indications.

En principe la ressortie de prime - ou les ressorties des primes car il y en a pour chaque client - doit se faire mensuellement. Toutefois il peut se faire que l'assuré adresse en retard ses ordres d'assurance à la compagnie. Pour ce faire l'assureur va regrouper dans un seul avenant les aliments des deux ou trois mois tout en prenant soins d'indiquer le nom des mois à la rubrique "avenant du mois de".

L'avenant de régularisation a un recto et un verso appelé "détail des ordres d'assurance". Ce verso comporte onze

colonnes et on en ajoute deux autres de chaque côtés: une à l'extrême gauche pour y porter ^{le} nombre arithmétique d'aliments au fur et à mesure qu'on relève la prime, et l'autre à l'extrême droite pour y mettre la référence assuré; la deuxième colonne partant de gauche vers la droite est pour les numéros d'ordre, la troisième, pour les conditions d'assurance c'est-à-dire le mode de garantie "TOUS RISQUES" ou "FAP Sauf", la quatrième pour la date - date à laquelle l'assuré a rempli l'ordre d'assurance, - la cinquième pour le nom du navire ou du vol; la sixième pour le voyage, de la ville A à la ville B; la septième pour les marchandises transportées assurées; la huitième pour les capitaux assurés; ensuite vient un cadre dans lequel on fait le décompte de la prime et ce cadre se compose de deux colonnes, l'une pour les risques ordinaires (RO) et l'autre pour les risques de guerre (RG) et chacune de ces colonnes se subdivise en deux sous-colonnes portant les mêmes mentions: taux et primes.

Après avoir relevé et calculé à l'aide des taux qui sont donnés les primes des risques ordinaires et celles des risques de guerre de tous les aliments du mois, on fait les totaux des colonnes de primes de risques ordinaires et risques de guerre, et le total de la colonne de prime risques ordinaires est porté au recto de l'avenant en face de la ligne "prime de risques ordinaires" ainsi que le total de la colonne de prime de risques de guerre est porté en face de la ligne "prime de risque de guerre. On procède au calcul de la prime nette (PN) qui est la somme de la prime de risques ordinaires et de la prime de risques de guerre; ensuite on porte le montant du "coût des certificats" en face de cette ligne.

Ce montant est forfaitaire, il est de deux cents francs par aliment; puis on porte en face de la ligne "frais accessoires" une somme aussi forfaitaire qui varie de mille francs à trois mille francs: mille si la PN est sensiblement égale à cent cinquante mille; deux mille francs si la PN est comprise entre cent cinquante mille un jusqu'à deux cent cinquante mille francs; et trois mille si la PN est supérieure à deux cent cinquante mille francs CFA, ensuite on procède au calcul des taxes. Elles se calculent en prenant les cinq pourcent (5%) de la somme PN plus le montant du coût des certificats plus celui des frais accessoires et le résultat est porté en face de cette ligne; enfin on procède au calcul de la prime totale, celle que doit payer l'assuré. Elle est égale à la somme qui a servi de base au calcul des taxes plus le résultat de ces mêmes taxes.

S'il y a une commission à verser à un intermédiaires, Agent ou coutier, elle est calculée par l'application d'un taux, décidé d'un commun accord entre les parties, à la PN. Le montant est porté en haut de l'avenant à droite où on marque également le nom du courtier et le taux des commissions. Il est précisé que la compagnie est redevable de cette commission au courtier chaque fois qu'il sera établi un avenant de cette affaire.

Après le calcul de la prime totale et celui des commission de l'intermédiaire, on écrit le code 60/30 pour le transport; le nombre 60 designant la branche transport et celui de 30, la sous-branche transport maritime; le numéro de l'avanant c'est le nombre d'avenants établis depuis la souscription de la police; on met une barre et le numéro qui suivra sera donné par

Le service d'enregistrement sur les bordereaux d'avenant de la branche transport. On écrit également le mois ou les mois dont les aliments ont été relevés au verso de l'avenant, ainsi que l'année d'exercice; on porte le numéro de la police, le nom et adresse de l'assuré; on indique le nombre d'exemplaires à taper (5); après on envoie l'avenant à l'enregistrement où on y met un numéro qui sert en cas de recherches ultérieures éventuelles. Et le service d'enregistrement l'envoie au secrétariat.

L'avenant est dactylographié en cinq exemplaires dont deux (original et un double) sont envoyés à l'assuré qui les signe et en retourne un (le double) à l'assureur qui le classe avec le manuscrits dans le dossier de l'assuré et garde l'autre pour son dossier; enfin deux exemplaires sont envoyés l'un à la caisse et l'autre au service portefeuille.

Voyons maintenant, comme prévu plus haut, l'importance des renseignements exigés sur l'aliment. Commençons par la date. Celle prise en considération est la date à laquelle l'Assuré a rempli l'aliment pour deux raisons.

La première est de savoir si l'Assuré s'est conformé à l'une de ses obligations à savoir respecter le délai minimal de huit jours pour déclarer par aliment son expédition et ce en comparant ladite date à celle de l'expédition.

La seconde est celle de savoir si l'Assuré n'a pas fait sa déclaration après avoir reçu ses marchandises en confrontant ladite date à celle de l'arrivée du navire transporteur au port de destination auquel cas la demande est irrécusable. Ainsi nous ~~pouvons~~ ^{pourrions} dire que ce type de contrat repose sur la bonne foi de l'Assuré. Mais comme tout le monde n'est pas censé être de bonne

foi, il va falloir envisager des moyens plus efficaces que ceux utilisés ci-dessus.

Le procédé le plus efficace et le plus sûr serait de demander ^à l'Assuré, d'informer l'Assureur soit par téléphone s'il est loin de la compagnie, soit en se présentant en personne à la compagnie, de la date à laquelle il a rempli l'aliment; et toutes expéditions dont la date à laquelle l'Assuré a rempli l'aliment ne serait pas communiquée à l'Assureur, celui-ci ne couvrirait pas les avaries dont pourraient faire l'objet les marchandises de ces expéditions.

De son côté l'Assureur devrait avoir un carnet d'aliments ayant autant d'aliments que celui qu'utilise l'Assuré mais avec cette différence que les aliments du carnet que detiendrait l'Assureur seraient rédigés de façon très simplifiée c'est-à-dire qu'ils ne comprendraient que les renseignements suivants:

- le nom de l'Assuré
- le numéro de la police
- la date (celle du jour où l'Assureur a été informé)
- le numéro de l'aliment
- le nom du bateau
- les marchandises commandées.

Nous estimons que si l'Assureur procédait ainsi il y aurait moins des déclarations fantaisistes et frauduleuses.

La précision du trajet qu'effectuera le navire transporteur n'est pas sans importance. En effet si le navire au lieu de faire le trajet indiqué sur l'aliment, en effectue un autre, il se trouve en état d'aggravation de risque qui devrait être normalement déclaré à l'Assureur, sous peine de se voir refuser la garantie de l'Assureur pour qui cette situation nécessite une surprime.

Le nom du bateau doit être précisé sur l'aliment. En effet les navires battant pavillon de certains pays présentent plus de risques que ceux battant pavillon d'autres pays tels que le pavillon panaméen, le pavillon grec, chipriote, etc.. et dès lors que l'expédition n'est plus effectuée par un bateau de lignes régulières, il doit être appliqué une surprime.

Le mode de couverture, la nature des marchandises sont autant d'éléments déterminants dans la fixation du taux permettant de calculer la prime.

Ces précisions données, nous allons maintenant parler de l'établissement de la quittance de prime.

b) L'établissement de la quittance de prime.

La quittance de prime est établie en trois ou quatre exemplaires qui sont mis dans le quittanceur par ordre alphabétique et dès qu'un client se présente avec l'avenant de régularisation qui lui a été envoyé par l'Assureur, pour payer sa prime, on sort du quittanceur la quittance correspondante et on encaisse la prime.

c) L'encaissement de la prime.

Celle-ci est payée par chèque ou en espèces. Après avoir encaissé la prime, l'Assuré signe les avenants et il lui est délivré un exemplaire de la quittance et l'autre est agrafé avec l'avenant correspondant et le tout est classé dans le dossier de l'Assuré; un autre exemplaire de la quittance est mis dans la caisse pour permettre au service de la comptabilité qui contrôle celle-ci, de procéder à ^{la} vérification des écritures passées.

En cas de commissions à verser à l'apporteur, il lui est adressé un exemplaire de quittance et un autre de l'avenant correspondant, accompagnés d'un cheque du montant correspondant.

Ainsi se termine la première partie sur la production et nous allons pouvoir maintenant aborder la deuxième partie: le sinistre.

DEUXIEME PARTIE: LE SINISTRE

Après avoir vu les différentes étapes de la production, nous allons maintenant aborder la deuxième partie, le sinistre. Au cours de celle-ci nous verrons successivement les dossiers de réclamation, le règlement des dossiers et enfin l'exercice du recours.

Section 1: LES DOSSIERS DE REGLEMENT

Chaque fois que le risque couvert par la police se réalise, causant ainsi des dommages et/ou pertes matériels, de poids ou de quantité aux facultés assurées, l'Assuré constitue un dossier de réclamation qu'il envoie à son Assureur pour en réclamer l'indemnité et dès la réception de ce dernier par l'Assureur, celui-ci ouvre à cet effet un dossier.

Chapitre 1: L'OUVERTURE DES DOSSIERS

Dès la réception des dossiers de réclamation la première des choses à faire est de les inscrire dans le registre de sinistres transport de l'année d'exercice tout en leur affectant un numéro de sinistre dont en voici un exemple: sinistre N° 16/1240/81. Le nombre seize représente la branche transport; le nombre suivant est le numéro d'ordre, c'est-à-dire le nombre de sinistres survenus dans cette branche au cours de l'année d'exercice 1981. On écrit ensuite la date (jour, mois et année); le numéro de la police, le nom de l'Assuré, celui du navire transporteur; le numéro du connaissement (voir exemple); on porte le nom du responsable des

dommages - s'il est déterminé - enfin on évalue le dossier et on porte le montant de l'évaluation.

On prend ensuite une cote de sinistres transport (une chemise cartonnée) sur laquelle on port les renseignements suivants: le même numéro de sinistre; le même numéro de la police; la catégorie qui est en fait le code de transport 60/30. Le nombre soixante représente la branche transport, le trente, la sous-catégorie transport maritime; on porte également le même nom du navire transporteur; la date de débarquement qui est un élément important d'autant plus qu'elle est le point de départ de la prescription; on mentionne également le nom du tiers responsable - s'il est déterminé; ensuite on indique la date du sinistre qui est celle à laquelle l'aliment ou l'ordre d'assurance avait été rempli par l'Assuré; enfin on indiquera le nom du coassureur ou celui du réassureur s'il y en a un.

A l'intérieur de la cote de sinistres, les renseignements ci-après doivent être mentionnés: la référence assuré; le numéro du connaissement, la date et la ville de son établissement. Il faut entendre par connaissement non seulement un titre de transport ^{mais encore} un droit de propriété des marchandises qui y sont portées. Il peut être établi avec ou sans réserves et nous verrons plus loin l'importance de ces réserves; on portera le numéro du bordereau de livraison constatant l'avarie; la date de son établissement; le numéro et la date de la lettre de réserves du dernier transporteur (dont on verra également l'importance plus loin); le numéro et la date du certificat de perte ou de non embarquement ^{delivré} ~~livré~~ par le transporteur; le numéro et la date de transmission des documents à la compagnie; enfin seront également

indiquée la date de la prescription qui est celle du débarquement du navire transporteur au port de destinant plus un an. Après l'inscription de tous ces renseignements, on procède au traitement du dossier.

Chapitre 2: LES PIECES CONSTITUTIVES

Traiter un dossier de règlement c'est l'instruire, c'est également voir si toutes les pièces pouvant servir à son règlement ^{y sont} et s'il en manque quelques unes, on les demande à l'Assuré par écrit. Peuvent servir au règlement d'un dossier les pièces suivantes:

- un aliment
- une facture du fournisseur
- un certificat d'expertise
- un bordereau de livraison constatant l'avarie
- un certificat de perte ou de non embarquement.

Il est certaines pièces qui ne sont pas mentionnées ici non par parce qu'elles ne sont pas importantes mais parce qu'elles le sont plus dans le cadre de la détermination de la responsabilité que dans celui du règlement de dossier.

Section 2: LE REGLEMENT DE DOSSIER

Etant donné la confusion dont le langage courant fait preuve dans l'utilisation des termes règlement et paiement ils nous apparaît très judicieux d'établir dès le départ la différence qui existe entre ces deux termes. En effet dans le langage technique des Assureurs le règlement d'un dossier veut dire savoir le montant de l'indemnité à verser à l'Assuré;

d'autre part on parle de règlement de sinistre et de paiement de l'indemnité, c'est-à-dire le versement effectif de l'indemnité due à l'Assuré par l'Assureur. D'où le règlement d'un sinistre n'est pas son paiement et la phrase suivante illustre très bien ce qui vient d'être dit, on parle:

- de sinistres survenus et non déclarés,
- de sinistres déclarés et non réglés,
- de sinistres réglés et non payés.

Ainsi dit, le terme de règlement doit être pris ici dans le sens que nous lui donnons: savoir le montant de l'indemnité à verser au bénéficiaire du contrat d'assurance.

En matière du transport maritime le règlement de dossier se fait par l'établissement d'une dispache.

Chapitre 1: LA DISPACHE

Il existe deux types de dispaches, l'une relative aux avaries particulières et l'autre, aux avaries communes.

a) La Dispache des avaries particulières:

Pour l'établir, l'Assureur a besoin aussi bien d'un certain nombre de renseignements que d'un certain nombre de pièces. S'agissant des renseignements, l'Assureur aura besoin de la police de l'Assuré pour vérifier si celui-ci ne lui doit pas des primes, ce qui pourrait entraîner le paiement par compensation; ou alors à cause des primes dues par l'Assuré, si la garantie ne s'en trouve pas suspendue, auquel cas l'Assureur lui refusera l'indemnité.

Le numéro et plus particulièrement la date de l'aliment dont a besoin l'Assureur renseigne celui-ci si l'Assuré n'a pas rempli son aliment après avoir eu connaissance de la nouvelle des avaries subies par ses marchandises auquel cas l'Assureur lui en refuse sa garantie.

Il s'agit également de savoir le mode de couverture choisi par l'Assuré: "TOUS RISQUES" ou "FAP Sauf". Car suivant le mode de couverture choisi, les événements ^{couverts} ~~courts~~ sont différents et s'ils sont différents il en résulte que les risques à la charge de l'Assureur sont également différents selon qu'il s'agit de l'un ou l'autre mode de couverture.

L'Assureur aura aussi besoin du montant de la franchise - s'il en existe une - pour pouvoir le déduire du montant de l'indemnité.

Le nom du navire transporteur est également utile pour le cas où la responsabilité du propriétaire dudit navire serait retenue, pour pouvoir exercer une action recoursoire contre ledit propriétaire.

Enfin l'Assureur aura besoin à la fois de la nature des marchandises pour être sûr que celles qui ont fait l'objet d'avaries sont effectivement celles qui avaient été assurées et de leur valeur assurée dont l'utilité se fait sentir au moment de la détermination de la valeur d'assurance de la perte dont on verra le calcul plus loin.

Outre ces renseignements l'Assureur doit être, pour pouvoir établir la dispache, en possession de certaines pièces:

- un certificat d'assurance qui permet de savoir si effectivement l'intéressé est assuré dans la compagnie,

- un connaissement qui permet de savoir la quantité de marchandises qui a été embarquée dans le bateau,
- une ou des factures du ou des fournisseurs qui permettent à l'Assureur à la fois de calculer le montant de l'indemnité en se référant au prix unitaire respectif des objets assurés et de savoir la quantité des marchandises achetées, et enfin,
- une lettre de réserves exigée surtout pour la détermination de la responsabilité.

Après avoir réuni tous ces renseignements et toutes ces pièces relatifs à l'établissement proprement dit de la dispache, il est d'autres renseignements dont l'Assureur a besoin et qui, eux, sont les uns relatifs à la prescription et les autres à une fin de non recevoir, mais toujours dans le cadre général de la dispache.

S'agissant de la prescription, son point de départ est la date de débarquement du navire transporteur au port de destination. Et en matière d'assurance de transport maritime sur facultés la prescription ne se fait pas suivant les termes de l'article 25 de la loi du 13 Juillet 1930 qui dit en substance que toutes actions issues d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans. Ici la prescription est d'un an. Et ceci ne va étonner personne. En effet il s'agit ici des actions non pas contractuelles mais extracontractuelles. Il s'agit des actions qui ont lieu non pas entre l'Assureur et l'Assuré mais des actions nées entre l'Assureur et un tiers avec qui l'Assureur n'est uni par aucun lien juridique. D'où la conséquence tout naturelle de la prescription par un an de ces actions.

non. elle
est de 2 ans
voir l'art. 26
de votre imprimé
en annexe -

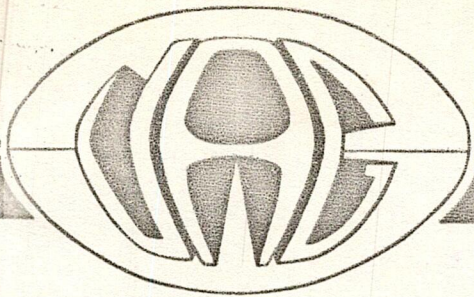
S'agissant de fin de non recevoir, il est fait une comparaison entre la date du débarquement du navire et celle de la requête d'expertise, c'est-à-dire celle à laquelle le commissaire aux avaries a été commissionné pour effectuer le constat des avaries. Et si l'expertise a été faite au-delà des délais prévus l'Assureur opposera une irrecevabilité à la demande de réclamation de l'Assuré. En effet l'article 19 al. 1er de l'imprimé de 1970 des conditions générales de la police française précise que "les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrécétabilité de la réclamation, de provoquer les constatations dans les trente jours à compter du moment où les facultés auront été déchargées, à destination, du navire transporteur ou autre véhicule de transport"

La date de l'expertise, comparée avec celle de la requête nous permet de savoir si réellement les constatations ont eu lieu au cours du dépotage ou du déballage des colis ou après. Sous peine d'irrécétabilité du rapport d'expertise, le réceptionnaire doit commissionner l'Expert au moment même du dépotage qui doit être interrompu dès que le réceptionnaire rencontre des avaries. Car c'est aux vues de celles-ci et non sous la dictée du réceptionnaire que l'Expert doit établir son rapport d'expertise. Ce sont là les renseignements qui permettent d'établir une dispache d'avarie particulières.

Celle-ci s'établit comme suit: on écrit: dommages constatés; ^à et ^à la suite, à l'aide du rapport d'expertise qui permet de voir le détail de ce qui a été avarié; de la facture fournisseur on prend deux éléments à savoir les différents prix unitaires des objets assurés et le prix total; de l'aliment

on prend la valeur assurée et avec ces trois éléments, on calcule au fur et à mesure la valeur de la perte de chaque marchandise variée en appliquant le prix unitaire à la quantité d'unités avariées. Après avoir calculé la valeur de la perte de toutes sortes de marchandises on fait le total appelé le total de la valeur de la perte. Ensuite on calcule la valeur d'assurance de la perte c'est-à-dire la perte subie par l'Assuré en valeur d'assurance, autrement dit son indemnité. Et cette valeur d'assurance de la perte se calcule en appliquant la valeur d'assurance à la valeur de la perte totale et le produit rapporté au montant total de la facture fournisseur.

Lorsqu'on se trouve en présence des marchandises homogènes, le calcul de la valeur d'assurance de la perte est simplifié. On utilise une règle classique de trois. On applique la valeur d'assurance à la perte le produit rapporté à la quantité totale (voir ci-contre l'exemple d'une dispache accompagné d'un dossier complet qui a servi à son établissement).



UNION DES ASSURANCES DU GABON

S. A. au Capital de 165.000.000 F. CFA entièrement versé
Entreprise Privée Régie par la LOI du 22 Mai 1962
Siège Social : Avenue du Colonel Parant - Libreville (Gabon)
B. P. 131 - Tél. 222-52 - 226-46
Télégr. UNAGA Libreville - Telex UAGEX 5404 G O
LIBREVILLE (Gabon)

Dispache n°

Dossier n° 16/0517

Agence : BUREAU DIRECT U.A.G

Exercice : 1980

Assuré : SEPOGA

Tiers Porteur :

Police n° 91.982

Ordre n° 28.408 du 14.8079

Navire "GALDEN EGLE" transborvide
"TOURVILLE"

Voyage : HAMBOURG-LBV avec transbor-
dement à SINGAPOUR

Facultés : 263 fûts fer huile de palme

Valeur assurée : CFA 11.154.425

Conditions : TOUS RISQUES, casse, coulage

Franchise : sans, à l'exception des dommages subis par les fûts : 0,50%
de la valeur de l'expédition

Pièces produites :

— certificat d'assurance n° 28.408 du 14/8/79

— connaissance { ~~2206~~ réserves, émis le 11/7/79 n° 1 de SINGAPOUR
avec

— facture totale de : D.M. 96.995,25 de HOBUM AFRIKA n° 9.515

— lettres de réserves adressées le 12/10/79 à COMACO

— date de débarquement : 12/10/79

— date de requête d'expertise : 22/1/80

— constatations effectuées le : 22/1/80 par COMACO & les C.A.R

Fiche de constatations n° 95.651

DOMMAGES CONSTATES

262 fûts d'huile mady, intacts

1 fût d'huile mady, percé, en coulage, complètement vide ;
soit 190 kgs à DM 1,8509 = 351,671

Valeur D'Assurance de la Perte

CFA 11.154.425 x 351,671 = 40.442
96.995,25

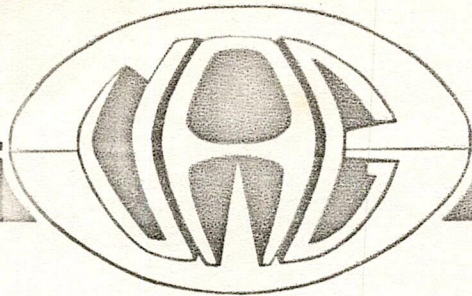
Principale 40.442 E CFA

Franchise 0,50% de 11.154.425 =
55.772 F CFA

La franchise étant supérieure au montant du sinistre, il y a lieu de
régler uniquement les frais d'expertise, soit 16.560 F CFA

SEPOGA
L'ASSUREUR d'Expédition
des Produits Créagins
du Gabon

P. LA SOCIETE



UNION DES ASSURANCES DU GABON

S. A. au Capital de 165.000.000 F. CFA entièrement versé
Entreprise Privée Régie par la LOI du 22 Mai 1962
Siège Social : Avenue du Colonel Parant - Libreville (Gabon)
B. P. 131 - Tél. 222-52 - 226-46
Télégr. UNAGA Libreville - Telex UAGEX 5404 G O
LIBREVILLE (Gabon)

SINISTRE FM *16/05/47*

Messieurs,

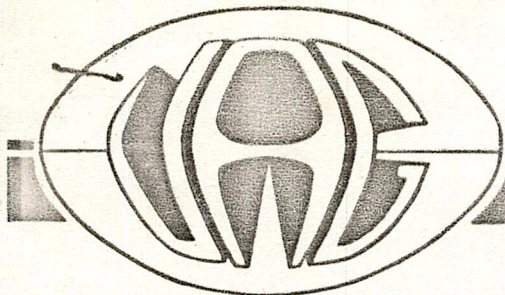
Pour donner suite à votre dossier TRANSPORT dont références en rubrique, nous vous adressons sous ce pli en trois exemplaires dont 2 à nous retourner signés et revêtus de votre cachet commercial, la dispache de Frs CFA *16.560* ainsi que l'acte de subrogation.

Dès retour de ces documents dûment régularisés, nous vous ferons parvenir un chèque du montant correspondant.

Dans cette attente, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

*P.S. : Nous faire également retourner les
2 Remboursements dûment signés.*

Pour la Société,



UNION DES ASSURANCES DU GABON

S. A. au Capital de 165.000.000 F. CFA entièrement versé
Entreprise Privée Régie par la LOI du 22 Mai 1962
Siège Social : Avenue du Colonel Parant - Libreville (Gabon)
B. P. 131 - Tél. 222-52 - 226-46
Télégr. UNAGA Libreville - Télex UAGEX 5404 G O
LIBREVILLE (Gabon)

ACTE DE SUBROGATION

Agence : BUREAU DIRECT U.A.G.

Police : 91.982

Ordre n° 28.408 du 14/8/79

Marchandises assurées 263 fûts fer huile de palme

Navire ou mode de transport "Golden Eafle" transborde sur "TOURVILLE"

Voyage : HAMBOURG - LIBREVILLE avec transbordement à SINGAPOUR

Le soussigné SEPOGA B.P. 1.491 LIBREVILLE

renouvelle par le présent acte la subrogation qu'il s'est engagé à donner à l'Union des Assurances du Gabon, aux termes des conditions générales de la police ci-dessus référencée.

Il déclare, en outre, substituer l'Union des Assurances du Gabon dans tous ses droits, actions ou recours portant sur des sommes qu'il n'aurait pas encaissées, quel qu'en soit le motif, lors du règlement du sinistre.

Ladite subrogation est donnée dans les termes les plus généraux à l'Union des Assurances du Gabon afin que celle-ci exerce tant en son nom qu'en celui de ses co-assureurs éventuels et comme elle l'entendra, les droits, actions ou recours que le soussigné lui délègue, cède et transfert.

FAIT à LIBREVILLE, le 4/480

UNION DES ASSURANCES DU GABON
Reprise Privée Régie par la LOI du 22 Mai 1962
S. A. au capital de 165.000.000 de F. CFA
Siège Social : Avenue du COLONEL-PARANT
Tél. : 72-22-52 - 72-26-46
Boîte Postale 2141 - LIBREVILLE
R. C. LIBREVILLE N° 936 B
STATISTIQUE N° 91047 G
REPUBLIQUE GABONAISE

BRANCHE : TRANSPORTS

BORDEREAU :

NUMERO SINISTRE N° 16/0517
Date de survenance le : 22/1/80

Montant de la franchise N° 91.982
Sûreté : SEPOGA

Lieu de l'accident : LIBREVILLE

La franchise prévue au contrat
est-elle déduite du règlement ?

☒ Oui

☐ Non

Un recours peut-il être exercé ?

☐ Oui

☒ Non

Le dossier est-il terminé ?

☒ Oui

☐ Non

(1) (Rayer la mention inutile).

NUMERO D'AGENCE :

QUITTANCE DE REGLEMENT

Principal	16.560
TOTAL F. CFA	

Je soussigné

LIBREVILLE

reconnais avoir

reçu de la Société **L'U.A.G. Incendie Accidents**, par les mains de son Agent désigné
ci-contre la somme de **SEIZE MILLE CINQ CENT SOIXANTE FRANCS**

montant de dommages

en réparation, à titre définitif et à forfait, de tous préjudices ou dommages qu'ils ont
conquis, et généralement de toutes les conséquences, passées et à venir, prévi-
sibles et même imprévisibles de l'accident dont **ns avons**
été victime, le **22/1/80** du fait de

(1) Je (1) donnons acte à **L'U.A.G. Incendie Accidents**, de ce que cette

somme de **m (1)** est versée dans les conditions ci-dessus pour la partie de **mon**

préjudice non réparée en vertu de la législation sur les accidents du travail
ou de tout autre régime ou statut de prévoyance conventionnel ou légal et
de ce qu'elle déclare faire son affaire du recours qui pourrait être exercé
contre elle de ce chef.

(1) Je (1) déclare ne pas être bénéficiaire d'indemnités au titre de la

législation sur les accidents du travail ou de tout autre régime ou statut
de prévoyance conventionnel ou légal pouvant donner lieu à un recours
contre l'auteur de l'accident et **L'U.A.G. Incendie Accidents**.

En conséquence, je me (1) reconnais complètement désintéressé de tous

mes droits actuels et éventuels et renonce, sans aucune réserve, à toute
nos instance ou action devant quelque juridiction que ce soit.

Je déclare en outre subroger, autant que de besoin, **L'U.A.G. Incendie**

Accident et/ou M. dans tous mes droits et actions à l'encontre de tout responsable.

A **L/VILLE**, le **9/4** 19
Ecrire la mention : "Bon pour quittance et décharge définitive. Reçu la somme de
(en toutes lettres).

Payé par chèque N°

4561843

du **5-5-80**

sur **Bizy**

CODE AGENCE

BRANCHE

CAT. POLICE

NUMERO
POLICE

CODE SINISTRE

N° BORDEREAU

MOIS ET ANNEE

NUMERO
DE SINISTRE

ANNEE SURVENANCE

CODE DEBIT - CREDIT

CODE COMPTABLE

CODE FRAIS

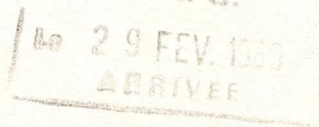
MONTANT

A	60	30	91.982		4/80	16/0517	803	10	16.560
---	----	----	--------	--	------	---------	-----	----	--------

Le 25 février 1980

U. A. G.

Libreville



République Gabonaise
B. P. 1491
Télégramme: SEPOGA
Téléphone: 72 30 49
Télex:

Usine: LAMBARÉNÉ (Raffinerie)
République Gabonaise
B. P.
Télégramme: SEPOGA
Téléphone:
Télex:

Usine: LEBAMBA (Huilerie)
République Gabonaise
B. P.
Télégramme: SEPOGA

OE/GB N° 070/80

Messieurs,

Veillez trouver ci-joint :

1) Certificat d'expertise des Commissaires d'Avaries Réunis
et facture correspondante pour avaries sur le s/s Ulanga/
Lucie Delmas du 3 décembre 1979 (Cnt n° 802) ;

v) Certificat d'expertise des Commissaires d'Avaries Réunis
et facture correspondante pour avaries sur le s/s Tourville
du 12 octobre 1979, (Cnt n° 1).

Restant à votre disposition pour tous renseignements complé-
mentaires,

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations
distinguées.

CERTIFICAT D'EXPERTISE

Je soussigné,

Robert THIZON, Agent des Commissaires
d'Avaries Réunis (Commissaires d'Avaries du Comité
Central des Assureurs Maritimes de France).

B.P. 187 à LIBREVILLE Tél. : 72.08.57

à la requête de SNAT/SEPOGA (TR 913 069)

déclare avoir procédé à l'expertise suivante :

DATE DE LA REQUÊTE : 22.01.80

DATE DE L'EXPERTISE : 22.01.80

DATE DE RÉCEPTION DES MARCHANDISES : 22.01.80

LIEU DE L'EXPERTISE : Sur terre plein portuaire

NATURE DE L'EMBALLAGE : Fûts métalliques couleur bleue chargés en
 container.

NATURE DE LA MARCHANDISE

263 COLIS HUILE MADY - PESANT 49.970 Kgs

MARQUES : SEPOGA
LIBREVILLE

VOYAGE : SINGAPOUR/LIBREVILLE

MODE DE TRANSPORT : m/s "TOURVILLE" à OWENDO le 12.10.1979

Consignataire : COMACO

Acconier : COMACO

Transitaire : SNAT

RÉSERVES : FCC CAR n° 095 651 du 22.01.80

~~BOMMAGES CONSTATÉS~~ ==

.../...

DOMMAGES CONSTATES : Sur terre plein portuaire

Après dépotage du container, nous avons constaté :

262 fûts d'HUILE MADY, intacts

1 fut d'HUILE MADY percé, en coulage, complètement vide.

263 colis

Pourcentage d'avaries : 0,3802 %

CAUSE DES AVARIES :

Manutention rude.

PERSONNE PRESENTE :

Monsieur SAKAEL/SNAT

DOCUMENTS COMMUNIQUE :

FCC CAR n° 095 651 du 22.01.80

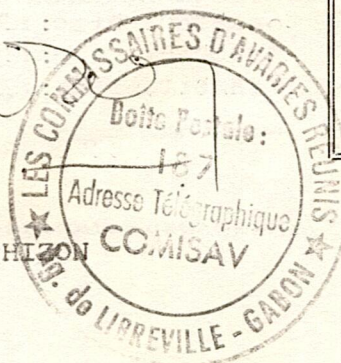
*En foi de quoi je délivre le présent certificat
pour servir et valoir ce que de droit et sous les
plus expresses réserves résultant des Conditions de
la Police d'Assurances et des Prescriptions légales.*

Fait à LIBREVILLE , le 28 JANVIER 1980

FRAIS ET HONORAIRES
D'EXPERTISE

Honor	4.800
Frais	7.200
F.E	2.400
TCA	2.160
	16.560

R. THIZON



UNION DES ASSURANCES DU GABON

S. A. au Capital de 165.000.000 de Frs C.F.A.
Entreprise privée régie par la loi du 22 Mai 1962
B. P. 131 — LIBREVILLE
Tél. 72-22-52 - 72-26-46
Télex : 5404 GO

ORDRE D'ASSURANCE

VALANT CERTIFICAT D'ASSURANCE

N° 028408

A *Libreville*

LE *14.8.79*

☒ ASSURANCE AU VOYAGE

☐ ALIMENT

suivant POLICE N°

91.982

IMPRIGA - Libreville - 5-79 - 21.370

ASSURE

AGISSANT TANT POUR SON COMPTE QUE POUR QUI
IL APPARTIENDRA.

REFERENCES ASSURE :

BP 1691 LPR

VOYAGE

DATE DE L'EXPEDITION

DE

VIA

☐ AVION

☒ NAVIRE

☐ CALE

☐ PONTEE

VOL N°

S/S

AVEC TRANSBORDEMENT

☐ CONTAINER

☐ BOUT EN BOUT

☐ GROUPE

☒ CONVENTIONNEL

11.7.79
Hambourg A *Libreville*

"Golden Eagle"

à Singapour sur "Touille"

DETAIL DE L'EXPEDITION

(Ne porter qu'une seule expédition sur cet ordre)

MARQUES	NUMEROS et Nbres de colis	POIDS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VALEUR D'ASSURANCE
	<i>263</i>	<i>130 kg net</i>	<i>163 fûts fer bois de palme</i>	<i>11.154.425 F</i>

VALEUR TOTALE D'ASSURANCE (en lettres)

onze millions cent cinquante quatre mille quatre cent vingt cinq francs

Conformément aux conditions générales, l'assureur pourra déduire, de l'indemnité de sinistre lui incombant, la prime afférente aux risques garantis par le présent ordre d'assurance si cette prime n'a pas été payée.
Toutes indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original de l'ordre d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation (voir au verso)

CACHET COMMERCIAL ET SIGNATURE
DE L'ASSURE

MODE DE GARANTIE :

frus risques

DECOMPTE DE PRIME

R.O. / C.F.A.

R.E. / C.F.A.

SURPRIME

DIVERS

PRIME NETTE

TAUX

MONTANT

0,50%

0,03%

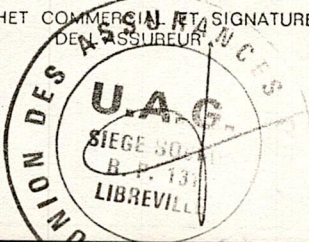
55772 F

3.346 F

1

59.118 F

CACHET COMMERCIAL ET SIGNATURE
DE L'ASSUREUR



IMPORTANT

LE PRESENT ORDRE D'ASSURANCE NE VAUT CERTIFICAT D'ASSURANCE QUE REVETU DE LA SIGNATURE ET DU CACHET DE L'ASSUREUR.

TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURES :

Les risques des Assureurs commencent au moment où les facultés assurées conditionnées pour l'expédition quittent les magasins au point extrême de départ du **Voyage Assuré** et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

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

EN CAS D'AVARIE A DESTINATION,

Pour les constatations, s'adresser aux

COMMISSAIRE D'AVARIES REUNIS

A LIBREVILLE

B. P. 187

Téléphone : Bureau 72-08-57
Domicile 72-09-18
72-23-72

A PORT-GENTIL

B. P. 52

Téléphone : 75-29-18

ADRESSE TELEGRAPHIQUE : COMISAV

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1° Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2° Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de 30 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport, ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.
- 3° Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables pour pouvoir y subroger les assureurs.
- 4° Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais et en tout cas avant l'expiration de la prescription prévue au contrat.

CONSERVATION DES RECOURS

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

1° EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison des marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux.
- b) Au plus tard dans les 24 heures de la livraison, confirmer ces réserves par lettre recommandée.

2° EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés.

3° DANS TOUS LES CAS, convoquer à l'expertise, au besoin par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable et en cas de refus de leur part de s'y faire représenter, provoquer une expertise judiciaire si les dommages sont importants.

4° INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.

AVARIE COMMUNE

Signer le compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : "Sous réserve de contester s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres".

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

POUR TOUTE RECLAMATION :

- Certificat d'assurance original,
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés.
- Titre de transport original.

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIECES :

1° AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries.
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc.
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables.

2° COLIS NON DELIVRES

- Joindre en plus l'attestation de non-livraison délivrée par le tiers présumé responsable.

3° AVARIE COMMUNE

a) Contribution provisoire :

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

b) Contribution définitive :

- Extrait "parte in qua" du règlement d'avarie commune signé du dispatcheur.
- Reçu de contribution définitive.

4° PERTE TOTALE D'UNE CARGAISON A LA SUITE DE LA PERTE DU NAVIRE

- Lettre de l'armement avisant le destinataire de la perte du navire.
- Extrait du manifeste établissant que les marchandises se trouvaient bien à bord ou à défaut, attestation du transporteur.

SHIPPER

M/s. Southern Edible Oil Industries
(M) Sdn. Bhd., No.26A, Jalan Istana,
Klang on behalf of M/s. Harrisons &
Crosfield (M) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur.

CONSIGNEE OR TO HIS ORDER

'To Order'

T.913.069

22/9/79

NOTIFY PARTY

Harrisons & Crosfield Ltd.,
1-4 Great Tower Street,
London EC3R 5AB,
England.

LOCAL VESSEL (1)
"GOLDEN EAGLE"

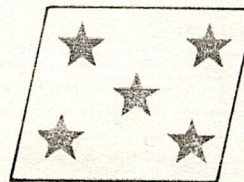
FROM (1)
PORT KELANG

OCEAN VESSEL
"TOURVILLE"

PORT OF LOADING
SINGAPORE

COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS REUNIS

A Limited Company with
a capital of F. 133.231.950
3, Bd MALESHERBES
PARIS VIII^e
R.C. Paris no. 54b7620



PORT OF DISCHARGE
LIBREVILLE, GABON

FREIGHT PAYABLE AT
PORT KELANG

NUMBER OF Bs/L SIGNED
(3) THREE

MARKS AND NUMBERS

NUMBER AND KIND OF PACKAGES - DESCRIPTION OF GOODS

GROSS WEIGHT
KOS

MEASUREMENT
CBM

SEPOGA
CRUDE PALM OLEIN
LIBREVILLE/GABON
FORTLAUFENDE
NUTTERIERUNG
NOS: 1-263

263
===

Drums s.t.c. 49.970 Metric Tons
of Crude Palm Olein packed in
sound second hand drums.

49.970
M/Tons

79.79
Cu.M.

'FREIGHT PREPAID'

GROSS WT: 54.967 M/TONS
TARE WT: 4.997 M/TONS
NETT WT: 49.970 M/TONS

Accompli sous réserve d'avaries
et manquants
LIBREVILLE, le 12/10/79
SERVICE TRANSIT SNAT

Valen: 11.152.513 CHF
1.000



FREIGHT PARTICULARS

79.790 cbm @ US\$100/= per cbm = US\$7,979.00
Plus BAF 27.07 % = 2,159.92
10,138.92
Plus CAF 25 % = 2,534.73
US\$12,673.655
=====

Exch: 0 2.1780 = M\$27,603.21
=====

Shipped on board the goods declared by the shipper as
mentioned on the present bill of lading in apparent good
order and condition.

This bill of lading has been issued in a number of original
copies as stated above, all of this tenor and date, the Master's
and the Owner's copies not included, one of the original
copies being accomplished, the other or others to stand void.

NUMBER OF PACKAGES (IN WORDS)
TWO HUNDRED & SIXTY THREE DRUMS ONLY

PLACE OF ISSUE
PORT KELANG,

DATE

11 JUL 1979

FOR THE CARRIER OPTORG CO., (M) SDN. BERHAD

The present contract, agreed upon between the shipper and the owner (or the charterer) of
the above named vessel, is subject to the clauses and conditions on the back hereof also to
the conditions of carriage set out above, which the shipper accepts whether or not signed
by him.

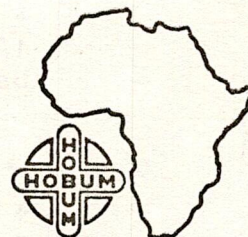
SHIPPER:

(1) APPLICABLE ONLY WHEN USED AS THROUGH BILL OF LADING

JAPAN FUJIMI

H O B U M
HANDELS- UND BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT
A F R I K A
M . B . H & C O

SEPOGA S.A.
B.P. 1491
Libreville
Rép. Gabonaise



Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

Hamburg, den

KW/Tr

le 13 août 1979

Facture no. 9515

Concerne: SEQ/HAC/26
CRUDE PALM OLEIN

Nous avons embarqué de Port Kelang par M/V "GOLDEN EAGLE"
le 11.07.1979 avec transbordement à Singapore sur M/V
"TOURVILLE":

Quantité: brut 54.967 kg
tare 4.997 kg
net 49.970 kg

CRUDE PALM OLEIN

en 263 fûts de fer utilisés, chaque fût 19 kg tare,
190 kg net,

marqués:

SEPOGA
CRUDE PALM OLEIN
LIBREVILLE/GABON
FORTLAUFENDE
NUMMERIERUNG
NOS: 1 - 263
GROSS WT: 54.967 M/TONS
TARE WT: 4.997 M/TONS
NETT WT: 49.970 M/TONS

/2

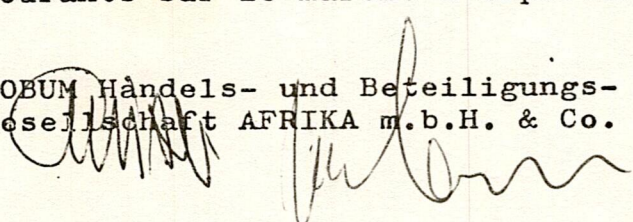
<u>PRIX:</u>	DM 1.850,90 les 1000 kg net c + f Libreville	= DM 92.489,47
	+ frais financiers pour 120 jours - base 11,5 % d'intérêts p.a.	= DM 3.545,43
		<u>DM 96.034,90</u>
	+ 1 % commission d'achat	= DM 960,35
		<u><u>DM 96.995,25</u></u>

PAIEMENT: contre traite payable 120 jours après date
du connaissement par virement en Deutsche
Mark à notre compte no. 1921745 chez la
Dresdner Bank AG, Hambourg/R.F.A.

Tous les frais à la charge de la SEPOGA,
Rép. Gabonaise.

Nous certifions que les marchandises dénommées dans cette
facture sont de fabrication et d'origine de MALAYSIA et
que les prix indiqués au-dessus s'accordent avec les prix
courants sur le marché d'importation.

HOBUM Handels- und Beteiligungs-
gesellschaft AFRIKA m.b.H. & Co.



COMACO**BORDEREAU DE LIVRAISON**

N° 006953

Tél. : Libreville 72-26-35

B. P. 117 Owendo 72-28-61

R. C. 802 B / Statistique. 90851 N

CLIENTNAVIRE ToussilleARRIVE LE 12-10-79Cnt N° 49DE SimLIVRE A SNAT/1210 SeloogaBON A DELIVRE N° 860217 DU 16-10-79DECLARATION EN DOUANE N° 8930 DU 18-10-79VEHICULE TRANSPORTEUR N° 822002 pue2

DOSSIER

91306191-12 aug.

MARQUES	NUMEROS	NOMBRE	MARCHANDISES	POIDS T.	KILOS
<u>Selooga</u>					
	<u>1/263</u>	<u>263</u>	<u>10 fûts huile</u>	<u>45</u>	<u>970</u>
<u>Libville</u>					

OBSERVATIONS A L'ENLEVEMENT :

COMACO :

Pour être pris en considération par COMACO, les fûts percés en coulage doivent être percés contrebande, ament à quasi (apparemment intact).

RECEPTIONNAIRE :

Reçu 25 fûts huile intacts
11 fûts percés

MAGASIN

3

Date de mise à disposition de la marchandise :

en coursUG Jay

* STATIONNEMENT

OUI
NON

* Rayer la mention inutile

VISA DE LA DOUANE

DU MAGASIN

DU POSTE DE SORTIE

Vu Sortir 2.13 Colis

Vu Sortir Colis

Le 18/10/79 197...

Le 197...

Signature (1)

Signature (1)

(1) Lisible

(1) Lisible

LIBREVILLE, le

18-10-79

Pour COMACO,

Le Réceptionnaire,

UG JayUG Jay



RECOMMANDE

COMACO

Libreville, le 20/12/79

S/S TOURVILLE cnt n° I du 12/10/79

Transit n° 913.069

Voyage SINGAPOUR

Litige n° 10.765

L T :

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'en notre qualité de mandataires des réclamateurs des marchandises chargées et connaissementées sur le navire sous rubrique, nous formulons, conformément aux dispositions légales, les plus expresses réserves quant aux avaries et / ou manquants par nous constatés à leurs enlèvements désignés ci-dessous :

263 Fûts d'huile 49.970 K

Réserves : 252 fûts d'huile intacts - 11 fûts percés.

ACC6953

SNAT IOII34 -IOII35 -IOII31
IOII32 -IOII33

Nous vous prions de bien vouloir nous accuser réception de la présente et de nous confirmer votre accord sur lesdits avaries et / ou manquants en nous faisant part de la solution que vous entendez adopter pour que nos mandats se trouvent dédommagés dans les plus brefs délais.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

SERVICE LITIGES

LB

Nous allons maintenant voir l'établissement de la dispache des avaries communes. En fait l'établissement de celle-ci n'est pas du ressort de l'Assureur. Elle est établie par un dispacheur désigné par l'armateur. Mais pour donner une idée de ce que c'en est, nous en proposons ci-après un exemple très schématique.

b) La dispache d'avaries communes:

Les éléments intervenant en frais au titre des admissions: sacrifices, c'est-à-dire tout ce qu'on a jeté par dessus bord pour alléger le bateau, dommages matériels, assistance et sauvetage.

Les valeurs contributives se définissent comme suit:

- la valeur du navire est égale à la valeur nette, y compris agrès et accessoires fixée par l'expert.
- la valeur de la marchandise est la valeur nette à destination qui est celle correspondant aux prix du marché du lieu de destination.
- la valeur du frêt reste celle du frêt non payé d'avance.

Prenons un exemple numérique pour illustrer ce qui vient d'être dit.

- Les Valeurs Contributives:

Valeur du bateau	=	2.800 000
Valeur de la cargaison	=	600.000
Valeur du frêt non payé d'avance	=	<u>100.000</u>
Total		<u><u>3.500.000</u></u>

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

RECEIVED

FROM

DATE

BY

NAME

ADDRESS

CITY

STATE

COUNTRY

TELEPHONE

TELETYPE

POSTAL CODE

POST OFFICE

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

POST OFFICE BOX

Total des Frais de l'Avarie Commune:

Sacrifices	=	70.000
Domages matériels	=	30.000
Assistance	=	10.000
Frais de sauvetage	=	<u>30.000</u>
Total		<u><u>140.000</u></u>

Décompte de participation en pourcentage:

$$\frac{140.000 \times 100}{3.500.000} = 4\%$$

Contribution:

- Le bâtiment	2.800.000 x 4%	=	112.000
- La cargaison	600.000 4%	=	24.000
- Le fret	100.000 x 4%	=	<u>4.000</u>
	TOTAL	=	<u><u>140.000</u></u>

Notons qu'en réalité les choses sont plus difficile qu'il n'apparaît ici. Car les montants de la cargaison et du fret ci-dessus, sont une somme de plusieurs parts respectives de chaque client ayant chargé des marchandises qu'ont subi des dommages ou pertes et ce sont ces parts qui sont la contribution aux avaries communes de chaque assureur.

Le dispacheur répartira cette somme globale ainsi trouvée entre les différents Assurés selon l'importance des dommages ou pertes matériels subis par les facultés de chaque client et c'est cette dernière part qui constitue l'indemnité qu'on va verser à l'Assuré.

Toutefois si en matière d'avaries communes, le recours n'est pas possible, il l'est en matière d'avaries particulières.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1200 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637

TEL: 773-936-5000 FAX: 773-936-5001

WWW.CHICAGO.LIBRARY.EDU

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

CHICAGO, ILL. 60637

Section 3: LE RECOURS

La première des choses à faire est de se demander si le dossier en question n'est pas prescrit, c'est-à-dire s'il ne s'est pas écoulé une durée supérieure à un an de la date d'arrivée au port de débarquement à celle d'exercice du recours.

En deuxième lieu l'Assureur doit chercher à déterminer l'auteur responsable des avaries particulières.

Chapitre 1: LA DETERMINATION DE LA RESPONSABILITE

En matière d'Assurance de Transport Maritime et plus particulièrement en matière d'Assurance de Transport Maritime sur facultés, la détermination de responsabilité se fait non sans peine. Toutefois pour le faire l'Assureur a recours à certaines pièces:

- Le connaissement émis avec réserves décharge mesure, dans une certaine le capitaine du navire transporteur de sa responsabilité vis-à-vis du fournisseur quant aux avaries ou manquants que pourraient subir les facultés assurées, constatés à leur débarquement au port de destination.

- La lettre de réserves qui joue le même rôle que le connaissement, à l'égard du précédent transporteur.

- Le bordereau de livraison constatant l'avarie est un moyen exonératoire pour celui qui l'a établi. Si le bordereau a été établi par un ~~acconier~~ acconier c'est-à-dire la compagnie qui s'occupe du débarquement du navire au port de destination et met les marchandises en transit, si c'est cette compagnie qui

CHAPTER 11

The first part of the chapter is devoted to a discussion of the general principles of the theory of the firm. This is followed by a detailed analysis of the production function, which is the central concept in the theory of the firm. The production function shows the relationship between the inputs of labor and capital and the output of the firm. It is assumed that the production function is concave to the origin, which implies that the marginal product of each input is diminishing. This is a reasonable assumption for most firms, as the marginal product of an input will eventually decline as the input is increased. The chapter also discusses the concept of isoquants, which are curves that represent combinations of inputs that result in the same level of output. Isoquants are typically convex to the origin, reflecting the diminishing marginal product of each input. The chapter concludes with a discussion of the cost function, which shows the relationship between the inputs and the total cost of production. The cost function is derived from the production function and the prices of the inputs.

CHAPTER 12

The second part of the chapter is devoted to a discussion of the theory of the market. This is followed by a detailed analysis of the competitive market, which is the most common type of market. In a competitive market, each firm is a price taker, meaning that it cannot influence the market price. The market price is determined by the interaction of the aggregate supply and demand curves. The chapter also discusses the concept of perfect competition, which is a market structure in which there are many firms, each of which is a price taker. In perfect competition, the market price is equal to the marginal cost of production for each firm. This is because each firm is a price taker and must accept the market price. The chapter also discusses the concept of monopoly, which is a market structure in which there is only one firm. In a monopoly, the firm is a price maker, meaning that it can influence the market price. The monopoly firm will produce where marginal revenue equals marginal cost, which results in a higher price and lower output than in perfect competition. The chapter concludes with a discussion of the welfare effects of monopoly. Monopoly is shown to be socially inefficient, as it results in a deadweight loss. This is because the monopoly firm produces where marginal revenue equals marginal cost, which is less than the price that consumers are willing to pay. The deadweight loss is the difference between the price that consumers are willing to pay and the price that the monopoly firm charges.

l'a établi la responsabilité est rejetée sur le transporteur. Et s'il est établi par le transitaire, c'est-à-dire la compagnie qui prépare tous les documents tant au départ qu'à l'arrivée des facultés et lorsqu'elles sont sous douanes, règle les frais de douanes pour le compte de ses clients et procède aux vérifications du bon état des colis pour enlèvement ensuite, donc si c'est cette dernière qui l'a établi, la responsabilité retombe sur l'acconnier. Et si c'est le réceptionnaire, c'est-à-dire le propriétaire des facultés qui constate l'avarie, à priori, c'est au transitaire que revient la charge de la responsabilité des avaries.

Toutefois lorsque l'Assureur reçoit un dossier de réclamation d'avarie, il paie l'indemnité et ce n'est qu'après seulement qu'il se retourne contre le responsable qui peut être soit le fournisseur, le transporteur, l'acconnier, soit le transitaire.

Chapitre 2: L'EXERCICE DU RECOURS

En matière d'assurance de transport maritime sur facultés le recours contre le responsable des avaries particulières est systématique, c'est-à-dire que chaque fois que l'Assureur aura fini d'indemniser l'Assuré, il sera automatiquement subrogé dans les droits et actions de celui-ci en lui faisant signer, au même moment qu'il perçoit son indemnité, l'acte de subrogation et ce droit de subrogation est donné à l'Assureur par l'article 36 de la loi du 13 Juillet 1930, ce qui, d'ailleurs justifie l'article 28 de la même loi qui prévoit l'application du principe indemnitaire à savoir que l'Assurance n'est pas une source de profit pour l'Assuré.

Toute la difficulté réside dans la preuve de la responsabilité... Si l'Assureur arrive à déterminer la responsabilité soit du transporteur, soit celle de l'acconnier, il exerce son action recursorie contre l'auteur responsable.

La responsab du Transporteur est présumée
L'assureur subrogé doit donc prouver
le dommage subi par la marchandise en
cours de transport.

10. 10. 1914

From the collection of the British Museum

27. 1. 1880

Received of the British Museum the sum of £100

for the purchase of the collection of the British Museum

C O N C L U S I O N

L'Assurance de Transport Maritime sur facultés est essentiellement une assurance de dommages. Ainsi ne seront aux risques des Assureurs que les dommages et/ou pertes matériels, de poids ou de quantité.

Les dommages résultant des événements courvets par d'une part la formule "TOUS RISQUES" énonciative, offre une couverture de nature extensive et d'autre part par la formule "Franc d'Avarie Particulière Sauf" (F.A.P. Sauf) qui, elle, limitative offre une couverture de nature plutôt restrictive.

En ce qui concerne la durée du contrat, elle varie suivant le type de contrat souscrit. Pour la police "au voyage" le contrat est souscrit pour la durée d'un seul voyage précisé dans les conditions particulières.

Pour la police "avec déclaration d'aliments" le contrat est souscrit pour la durée prévue aux conditions particulières. Toutefois lorsqu'il est souscrit pour une durée d'un an ou plus, il est reconduit tacitement. Mais il est résiliable à tout moment par l'une ou l'autre des parties, sous simple préavis d'un mois, article 36 de la police "transport maritime".

pas automatique
En ce qui concerne la durée de la garantie, en matière d'Assurance de Transport Maritime sur facultés, elle est de bout en bout, c'est-à-dire de magasin à magasin.

Pour toutes ces polices il est fait application de la Règle Proportionnelle des capitaux, l'Article 21 de l'imprimé.

S'agissant de la valeur d'assurance en cas de sinistre, la valeur prise en considération est la seule valeur réelle de la marchandise qui est:

- Soit la valeur d'achat majorée de tous les frais, prime d'assurance comprise (en fait la valeur C.A.F.) augmentée de 20% au titre du bénéfice espéré de l'acheteur;

- Soit la valeur à destination sans aucune majoration, si celle-ci est supérieure à la valeur CAF plus 20% ci-dessus prévue, à condition que le réclamateur justifie que cette valeur à destination est conforme aux cours fixés à la date d'arrivée de la marchandise, ou à défaut à celle de la perte, par les pouvoirs publics. Telle fut la situation connue jusqu'en 1978 par les Assureurs de transport maritime sur facultés opérant au Gabon.

Mais à partir du Décret N° 0215/PR/MINECOFIN portant application de l'ordonnance N°6/79/PR du 22 Février 1979 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation, les Assureurs remboursent maintenant la valeur FOB (Free on board), c'est-à-dire le coût de la marchandise, celui du fret et celui des trajets ferroviaires ou fluviaux - s'il y en a - accessoires au voyage maritime.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

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

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 (surévaluations frauduleuses) ; 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

Exemplaire à nous retourner
après signature

CHAPITRE PREMIER. — OBJET ET ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. — Transports assurés.

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

ARTICLE 2. —

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3. — Chargements sur le pont.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5. — Facultés chargées sans connaissance.

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

ARTICLE 6. — Clauses du titre de transport.

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

CHAPITRE II. — RISQUES EXCLUS

ARTICLE 7. — Risques exclus dans tous les cas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A. — Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

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

B. — 1° Piraterie.

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

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

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

CHAPITRE III. — TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS

ARTICLE 9. —

1° **Durée des risques.** — Les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

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

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

ARTICLE 10. — Prise de livraison anticipée.

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

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

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

CHAPITRE IV. — VALEURS ASSURÉES

ARTICLE 12. —

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE V. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

ARTICLE 13. — Prime.

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

ARTICLE 14. — Taxes, droits et impôts.

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

ARTICLE 15. — Renseignements relatifs à l'expédition.

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

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

ARTICLE 16. — Mesures conservatoires, sauvetage, recours.

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

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

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

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

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

ARTICLE 17. — Subrogation.

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

CHAPITRE VI. — CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 18. — Constatations contradictoires.

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

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

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

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

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

ARTICLE 19. — Délai pour les constatations.

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

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

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

CHAPITRE VII. — RÈGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 20. — Mode de règlement.

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

ARTICLE 21. — Détermination du montant incombant aux assureurs.

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

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

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

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

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

ARTICLE 22. — Franchise.

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

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

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

ARTICLE 23. — Contributions d'avarie commune.

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

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

ARTICLE 24. — Délaissement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 25. —

1° Paiement de l'indemnité d'assurance. — Les indemnités dues par les assureurs sont payables comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces, sans qu'il soit besoin de procuration, et contre remise de l'original de la police ou de l'avenant d'application, ou après mention du paiement sur ces documents.

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

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

ARTICLE 26. — Prescription.

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues à l'article L 172-31 et à l'article R 172-6, du Code des Assurances.

ARTICLE 27. — Limitation des engagements des assureurs.

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

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

CHAPITRE VIII. — NULLITÉ OU RÉSILIATION DE L'ASSURANCE

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

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

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

ARTICLE 29. —

1° Non-paiement d'une prime échue. — En cas de non-paiement d'une prime échue, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par les assureurs à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat, et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. Les assureurs pourront également, dans le cas prévu au présent paragraphe, demander, s'ils le préfèrent, la résiliation de l'assurance dans les mêmes conditions et délai, mais en renonçant alors à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir, ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, à toutes applications ultérieures.

2° Liquidation des biens, règlement judiciaire et déconfiture.

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

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

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

b) **Réciprocité des mêmes droits.** En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture d'un assureur, l'assuré a, à l'égard de cet assureur, la faculté d'exercer les droits conférés aux assureurs par le paragraphe 2 qui précède.

3° Election de domicile. Le syndic résidant hors de France continentale sera présumé, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier.

4° Retrait total d'agrément. En cas de retrait total d'agrément, la police cessera de produire ses effets dans les termes des articles L 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances, vis-à-vis de l'entreprise ayant fait l'objet de cette procédure.

5° Tiers de bonne foi. La suspension ou la résiliation notifiée par les assureurs demeure sans effet à l'égard du tiers de bonne foi auquel la police ou l'avenant d'application aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais les assureurs seront en droit de réclamer à l'assuré le remboursement de l'indemnité réglée par eux à ce tiers porteur. Les assureurs ont droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis audit tiers.

ARTICLE 30. —

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

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

CHAPITRE IX. — COMPÉTENCE

ARTICLE 31. —

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

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

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

CHAPITRE X. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 32. — Fonctionnement de la police.

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

a) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite aux assureurs dans les huit jours au plus tard de la réception des avis nécessaires ; ce délai est réduit à trois jours (dimanches et jours fériés non compris) pour les voyages au cabotage français.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs.

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

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

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

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

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

ARTICLE 34. — Accumulation des objets assurés.

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 27, le plein maximum souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements des assureurs. En cas d'accumulation des objets assurés, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port final de destination, les assureurs ne peuvent être responsables pour une somme supérieure à ce plein maximum.

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

ARTICLE 35. — Navires transporteurs.

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

Bureau Veritas 3/3 I.I.
Lloyd's Register 100 A.I.

American Record A.I.

British Corporation B.S.

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

Germanischer Lloyd 100 A.

Japanese Corporation N.S.

Norske Veritas I.A.I.

Registro Italiano 100 A.I.I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 36. — Durée de la police.

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

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

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

ARTICLE 37. — Polices à alimenter.

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

UNION DES ASSURANCES DU GABON

CONDITIONS D'ASSURANCE

S. A. au Capital de 165.000.000 F. CFA entièrement versé

Entreprise Privée Régie par la Loi du 22 Mai 1962

Siège Social : Avenue du Colonel Parant - Libreville (Gabon)

B. P. 131 - Tél. 72-22-52 - 72-26-46

Télégr. UNAGA Libreville - Télex : UAGEX 5404 GO

LIBREVILLE (Gabon)

Imprimé du 10/08/1968

Modifié le 14/09/1970

ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

Police N° 91.982
Du 01 juillet 1979

CONDITIONS PARTICULIERES

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent, et moyennant les taux de prime fixés ci-après, les compagnies soussignées assurent à :

SEPOGA
B.P. 149

LIBREVILLE

agissant pour son compte ou pour le compte de qui il appartiendra,
la somme de : CENT TRENTE MILLIONS DE FRANCS C.F.A. (130 000 000 F.CFA.)
au maximum par navire,

portant sur : des huiles végétales
expédié de divers points du globe à GABON

chargés en cale de tout navire Gabonais ou étranger conforme aux prescriptions du 1^{er} alinéa de l'article 35 de l'imprimé pour le voyage jusqu' à LAMBARENE (GABON)

à compter du 01 juillet 1979, pour suivre et continuer jusqu'à dénonciation du contrat par l'une des parties.

La garantie du présent contrat est également accordée à l'assuré pour le transport des huiles traitées, prêtes à la consommation, expédiées par barge de LAMBARENE sur LIBREVILLE et PORT-GENTIL en conteneurs (fûts métalliques ou bouteilles plastiques)

CONDITIONS D'ASSURANCE

La présente police est souscrite aux conditions T.R. conformément aux paragraphes 2 et 4 de l'article 2 de l'imprimé, sous réserve qu'il ne s'agisse pas de matériel réexpédié ou usagé et des stipulations ci-après :

Sur matériel à nu ou en caisses - marchandises en fûts

Sont compris dans ces conditions les risques de casse, de coulage, de rouille et d'oxydation sauf sur matériel à nu ou chargé en pontée

Sur le matériel expédié sans emballage ou chargé en pontée les risques de rouille et d'oxydation ne seront à la charge des assureurs que s'ils sont la conséquence d'un des événements prévus au paragraphe 3 de l'imprimé et que lorsque les dommages en résultant diminueront la qualité technique du matériel assuré ou le rendront impropre à l'usage auquel il est destiné. La rouille et l'oxydation superficielles ne seront, de ce fait, jamais à la charge des Assureurs.

Sur le matériel galvanisé les dommages dus à la rouille blanche, quelle qu'en soit la cause, ne pourront en aucun cas être mis à la charge des Assureurs

Sur marchandises en sacs

Par application du paragraphe 2 de l'article 2 de l'imprimé, il est convenu que les pertes de quantités seront déterminées par la différence entre les poids des sacs en vidange — augmenté le cas échéant de celui des ramassis — et le poids qu'auraient dû peser ces mêmes sacs s'ils étaient arrivés sains, ce poids étant calculé d'après la moyenne des poids des sacs sains (pleins ou non) à destination. Elles seront alors réglées sans autre déduction que celle de la franchise prévue

GARANTIE DES RISQUES DE VOL, DE PILLAGE & DE DISPARITION

Par extension aux conditions générales, le vol total ou partiel, le pillage et la disparition totale d'un colis — contenant et contenu — sont aux risques des Assureurs, à moins qu'ils ne proviennent d'un des risques exclus par les alinéas A et B de l'article 8.

Toutefois, le manquant de tout ou partie d'un colis n'est à la charge des Assureurs que s'il est justifié que ce colis porte des traces non équivoques d'effraction constatées dans les conditions prévues au chapitre VI,

Par dérogation à l'article 22, les pertes partielles couvertes aux termes de la présente clause seront remboursées sans franchise, sauf sur les facultés sujettes au coulage, à la casse et à la fonte et sur les facultés en sacs ; sur toutes ces facultés, la franchise sera celle qui est prévue pour les avaries particulières matérielles.

La disparition totale d'un colis — contenant et contenu — sera toujours réglée sans franchise

CONSTATATIONS DES DOMMAGES

Par dérogation à l'article 19 de l'imprimé, les Assureurs acceptent que les constatations des dommages et ou pertes s'effectuent à l'ouverture des colis, dans un délai de 15 jours de la date du déchargement du dernier véhicule de transport en ce qui concerne les colis ne présentant aucune trace extérieure des dommages. Pour les autres colis ainsi que pour le matériel expédié sans emballage, les constatations devront être faites immédiatement contradictoirement avec le dernier transporteur

Cette convention ne déroge en rien à l'article 16 de l'imprimé et notamment à son paragraphe 2 qui reste applicable de plein droit

Il est précisé que les colis portant des traces extérieurement visibles de chocs ou de dommages devront être ouverts immédiatement, en quelque lieu que se soit, et la reconnaissance de leur contenu et les constatations éventuelles devront être faites contradictoirement avec le dernier transporteur

En cas d'avaries l'Assuré devra faire appel pour les constatations des dommages à :

COMMISSAIRES D'AVARIES REUNIS

B.P. 187 LIBREVILLE

B.P. 52 PORT-GENTIL

DUREE DES RISQUES

FRANCHISE

Les dommages et pertes à la charge des Assureurs seront réglés sans franchise à l'exception des dommages subis par les fûts : 0,50 % de la valeur de l'expédition.

TAUX DE PRIMES

A — Risques ordinaires
voir Conditions Particulières (suite)
Voir tarif joint.

Surprime d'âge et de pavillon

Pour les navires entrant dans le cadre des stipulations des paragraphes 2 et 3 de l'article 35 de l'imprimé, les surprimes fixées par le Syndicat des Sociétés Françaises d'assurances maritimes et de transports seront obligatoirement appliquées

Taux de primes1 - Risques Ordinaires

a) Expéditions Europe à destination de Lambaréné

- . huiles végétales en conteneurs 1 %
- . huiles végétales en vrac en fûts métalliques 0,50 %
- . autres marchandises et approvisionnements 1 %

b) Transports secondaires de Lambaréné sur Libreville et Port-Gentil

- . huiles prêtes à la consommation 0,60 %

2 - Risques de guerre

- voyage maritime 0,03 %

Valeur d'Assurance

- 1 - Transport Europe-Libreville et Port-Gentil
coût, assurance, fret majoré de 10 %

- 2 - Transport Libreville-Lambaréné
coût assurance fret majoré de 22 %

Assurance Aviation

Par dérogation à l'article 3 de la Police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne (imprimé du 29 mai 1972 joint), l'UNION DES ASSURANCES DU GABON assure également les marchandises transportées par voie aérienne en cas de perte totale de l'appareil. Il n'est pas autrement dérogé aux clauses et conditions de l'imprimé.

Taux de prime

- | | |
|--------------------|---------|
| Risques Ordinaires | 0,075 % |
| Risques de Guerre | 0,020 % |

Franchise

Les dommages et pertes à la charge des Assureurs seront réglés sans franchise.

l'Assuré,

la Compagnie

D.A. 28 novembre 1977

C O N V E N T I O N S S P E C I A L E S

POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES

PAR VOIE DE TERRE, PAR VOIE DE NAVIGATION INTERIEURE

OU PAR VOIE AERIENNE CONTRE LES RISQUES DE GUERRE & RISQUES ASSIMILES

*
* *

*
* *

ARTICLE PREMIER - Dispositions générales

Les présentes Conventions Spéciales n'ont de valeur que si elles complètent un contrat d'assurance couvrant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires et établi sur :

- l'imprimé de la police française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre ;
- l'imprimé de la police française d'assurance de navigation intérieure sur marchandises ;
- l'imprimé de la police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne.

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance "Risques Ordinaires" en tant qu'elles n'y sont pas contraires.

ARTICLE 2 - Risques couverts

Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées, sous réserve des exclusions stipulées à l'article 3 ci-après, contre les risques de pertes et de dommages matériels, de vol, de pillage ainsi que de disparition lorsque ces préjudices résultent :

A/

- de guerre civile ou étrangère, d'hostilités et représailles; de torpilles, mines et tous autres engins de guerre, même nucléaires et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ; de piraterie ; de capture, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

- d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

B/ Sont également garantis les frais raisonnablement exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par les présentes Conventions Spéciales ou de les limiter.

C/ Est en outre garanti le risque de dépossession résultant de capture ou de saisie. Il ouvre droit à délaissement dans les conditions prévues à l'article 5 des présentes Conventions Spéciales.

Par extension aux dispositions qui précèdent et moyennant convention et surprime spéciales, le risque de dépossession pourra être couvert dans tous les autres cas résultant de l'un des faits énumérés au paragraphe A du présent article. Il ouvrira droit également à délaissement dans les conditions de l'article 5 des présentes Conventions Spéciales.

ARTICLE 3 - Exclusions absolues

Sont exclus dans tous les cas :

a) les préjudices résultant de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions, ordonnés par les autorités françaises ou, en cas de guerre déclarée, par l'un de leurs alliés ;

b) les conséquences de toutes réquisitions, quel que soit le gouvernement ou l'autorité qui les ait ordonnées.

Sont toutefois couverts les risques de destruction et d'incendie volontaires effectués conformément aux ordres des autorités françaises.

c) les dommages et pertes subis par les marchandises assurées qui appartiendraient lors du sinistre à un ennemi de la France ou, en cas de guerre déclarée, à un ennemi de ses alliés, alors même que le propriétaire des marchandises aurait sa résidence en territoire neutre.

d) les dommages et pertes subis par du matériel de guerre dont le transport n'aurait pas fait l'objet d'une autorisation des autorités françaises compétentes ;

ARTICLE 6 - Règlement des indemnités

Dans tous les cas garantis par les présentes Conventions Spéciales, le règlement des indemnités aura lieu sans franchise.

ARTICLE 7 - Primes

La prime ressortie pour l'assurance des risques couverts par les présentes Conventions spéciales, ainsi que tous impôts et taxes, sont payables comptant lors de la souscription de ces risques, et le contrat ne pourra, en aucun cas, produire ses effets avant la date de l'envoi de l'instrument de paiement par l'assuré, sauf en ce qui concerne les risques couverts par une police d'abonnement.

La prime et les surprimes éventuelles seront, dans tous les cas, acquises aux assureurs, et aucune ristourne ne pourra être faite pour quelque cause que ce soit.

Le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si les objets assurés sont mis à bord du premier véhicule de transport dans les sept jours de cette souscription. Passé ce délai, il sera fait application du taux fixé par le tarif en vigueur lors du chargement sur le véhicule de transport.

DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 8

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales en tout temps. La résiliation sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle prendra effet au plus tôt deux jours francs après la date de réception de la lettre de résiliation.

Dans tous les cas où cette lettre ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours francs après celui de son envoi, la résiliation deviendra effective à partir de ce cinquième jour à minuit.

La résiliation ne s'applique pas :

- a) aux marchandises pour lesquelles la garantie résultant des présentes Conventions a pris effet avant l'expiration du délai ci-dessus ;
- b) aux marchandises chargées sur le véhicule de transport après expiration de ce délai si l'assuré n'a pas été en mesure d'empêcher ce chargement ;
- c) aux marchandises faisant l'objet d'une expédition déterminée si l'assuré a remis à un tiers porteur de bonne foi, avant l'expiration de ce délai, un document signé des assureurs et portant délégation d'assurance expressément pour cette expédition ;

DOCUMENTATION

- Manuel de l'Assurance ^{CMX} Maritime et Transports, René PERILLIER, éd. LA SECURITAS, 1978.
- Cours sur l'Assurance Maritime de M.A. DAVANNE, Directeur Adjoint de l'AFAT (Association Française d'Assurance de Transports).
- Cours sur l'Assurance Maritime de M. Edouard VALENTIN, Directeur de l'OGAR (Ominium Gabonais d'Assurances et de Réassurances).

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION	1
PREMIER PARTIE: LA PRODUCTION	7
Ch Section 1 - LE CONTRAT ET SA SOUSCRIPTION ..	7
§1 - Documents nécessaires à l'établissement du contrat ..	7
a) Les conditions générales	7
b) Les conditions particulières	21
c) Les conventions spéciales	23
§2 - Les différents modes de couverture	23
a) "Tous Risques"	23
b) "F.A.P. Sauf"	24
§3 - La Tarification	28
a) Elements de tarification ..	28
b) Franchise	31
Ch Section 2 - LA GESTION DU CONTRAT	32
§1 - L'établissement d'avenat de régularisation	33
a) La ressortie de prime et son mode de calcul	33
b) L'établissement de la quittance de primes	39
c) L'encaissement de la prime	39
DEUXIEME PARTIE LE SINISTRE	41
Ch Section 1 - LES DOSSIERS DE RECLAMATION ..	41
§1 - L'ouverture des dossiers ..	41
§2 - Pièces constitutives	43
Ch Section 2 - LE REGLEMENT DE DOSSIERS	43
§1 - La dispache	44
a) La dispache d'avaries particulières	44
b) La dispache d'avaries communes	65

Section 3 - LE RECOURS	..	..	..	..	67
§1 - La détermination de la responsabilité	..	..	..	..	67
§2 - L'exercice du recours					68
CONCLUSION	..	..	..	..	70
ANNEXE	..	..	..	..	72
DOCUMENTATION	..	..	..	..	91
TABLE DES MATIERES	..	..	..	..	92