

GT
039
International des
Assurances
B. P. 1575 YAOUNDE

**GESTION ET REGLEMENT
DES
SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES**

Mémoire de Fin de CYCLE pour L'Obtention du
Diplôme d'Etudes Supérieures D'Assurances
(D E S A)

PRESENTE PAR :
CHEIKH AHMADOU TIDJANE CISSE

DIRECTEUR :
Mr. Yigbedek Zacharie
Directeur Technique Adjoint
à la T. A. A.

Juin 1990

Republique du Cameroun

Institut
International des
Assurances
B. P. 1575 YAOUNDE

Cycle Supérieur
9^{ème} Promotion

**GESTION ET REGLEMENT
DES
SINISTRES SUR FACULTES MARITIMES**

Mémoire de Fin de CYCLE pour L'Obtention du
Diplôme d'Etudes Supérieures D'Assurances
(D E S A)

PRESENTE PAR :
CHEIKH AHMADOU TIDJANE CISSE

DIRECTEUR :
Mr. Yigbedek Zacharie
Directeur Technique Adjoint
à la T. A. A.

Juin 1990

D E D I C A C E

JE DÉDIE CE MODESTE TRAVAIL :

- A MES PARENTS
- A MES FRERES ET SOEURS
- A MES AMIS

EN RECONNAISSANCE DE VOTRE COMPRÉHENSION ET
DE VOTRE SOUTIEN MORAL.

A V A N T P R O P O S

Ce travail est l'approfondissement d'un aspect de notre rapport de stage de fin de première année.

Le choix du thème "Gestion et règlement des sinistres sur facultés maritimes" nous est dicté par la nécessité pour les assureurs, de maîtriser l'évolution de la sinistralité au sein de la branche transports au moment où la branche automobile présente un déficit chronique et ce, en vue de la réalisation d'un équilibre technique global satisfaisant.

Cette maîtrise de l'évolution de la sinistralité au niveau de la branche transports s'avère d'autant plus nécessaire que, depuis les recommandations de la 7e réunion de la CNUCED en 1975, bon nombre de nos pays ont rendu obligatoire la domiciliation de l'assurance maritime.

Nous ne saurions terminer cette note préliminaire sans adresser nos remerciements à :

Monsieur YIGBEDEK Zacharie, Directeur Technique Adjoint à la T.A.A, notre directeur de mémoire.

- L' A U T E U R -

P L A N

<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	
PREMIÈRE PARTIE : LES PRINCIPES DE BASE DE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME	1
<u>CHAPITRE I</u> : RISQUES AUXQUELS SONT EXPOSES LES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT.....	2
<u>SECTION I</u> : LES RISQUES ORDINAIRES DE TRANSPORT	2
A - LES AVARIES PARTICULIÈRES	2
B - LES AVARIES COMMUNES	2
<u>SECTION II</u> : LES RISQUES EXCEPTIONNELS	3
<u>CHAPITRE II</u> : ETENDUE DE LA COUVERTURE DES RISQUES ET LES DIVERSES POLICES.	3
<u>SECTION I</u> : ETENDUE DE LA COUVERTURE DES RISQUES	4
A - ASSURANCE "TOUS RISQUES"	4
B - ASSURANCE F.A.P SAUF	4
C - AUTRES MODES D'ASSURANCE	4
D - DISPOSITIONS COMMUNES	5
1- LA GARANTIE DES CONTRIBUTIONS D'AVARIES COMMUNES	5
2- LES RISQUES EXCLUS	5
<u>SECTION II</u> : LES DIVERSES POLICES	6
A - LA POLICE AU VOYAGE	6
B - LA POLICE À ALIMENTER	6
C - LA POLICE D'ABONNEMENT.	6
<u>DEUXIÈME PARTIE</u> : GESTION ET REGLEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE SUR FACULTES MARITIMES.....	9
<u>CHAPITRE I</u> : L'INSTRUCTION D'UN DOSSIER SINISTRE.....	10
<u>SECTION I</u> : LES ÉLÉMENTS JUSTIFICATIFS DE LA RECLAMATION ET LE DÉLAI DE PRÉSENTATION.	10

A - LES ÉLÉMENTS JUSTIFICATIFS	10
1 - L'ORIGINAL DE LA POLICE OU LE CERTIFICAT D'ASSURANCE,	10
2 - L'ORIGINAL DU CONNAISSEMENT ET DES AUTRES TITRES DE TRANSPORT,	10
3 - LE CERTIFICAT D'AVARIE ET LE RAPPORT D'EXPERTISE,	10
4 - LA FACTURE D'ORIGINE	11
5 - LE DOUBLE DU BON DE LIVRAISON	11
6 - LE CERTIFICAT DÉFINITIF DE NON LIVRAISON ...	11
B - LE DÉLAI DE RÉCLAMATION	11
SECTION II : L'ÉVALUATION ET LE REGLEMENT DES DOMMAGES	12
A - PRINCIPES RÉGISSANT LA VALEUR D'ASSURANCE	12
B - LA DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ	14
1 - CAS DES AVARIES PARTICULIÈRES	15
2 - CAS DES MARCHANDISES EN DÉLAISSEMENT	17
3 - LA CONTRIBUTION AUX AVARIES COMMUNES	17
CHAPITRE II : LE RECOURS SUBROGATOIRE CONTRE LES TIERS RESPONSABLES,	19
SECTION I : RÉGIME DE LA SUBROGATION LEGALE DE L'ASSUREUR CONTRE LE TIERS RESPONSABLE,	20
SECTION II : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME A TRAVERS LES DIFFÉRENTES CONVENTIONS,	21
SECTION III : L'EXÉCUTION DU RECOURS	22
CONCLUSION GÉNÉRALE	24

INTRODUCTION

Assurance maritime et assurance transports sont deux expressions pratiquement identiques. Pendant longtemps, la "maritime" a été la seule forme d'assurance connue, parce que toutes les opérations commerciales d'envergure s'effectuaient par mer.

La mer étant la voie d'élection du commerce international, c'est par elle que s'échangent les plus grandes masses de produits bruts ou élaborés dans les conditions les plus économiques.

Lorsque d'autres moyens de transport, fluviaux, terrestres puis aériens, se sont développés, l'assurance maritime les a tout naturellement englobés dans son domaine d'activité, quand ils sont complémentaires d'un transport maritime et c'est en raison de ces considérations historiques qu'on parle indifféremment d'assurance maritime et d'assurance maritime et d'assurance transport. Le développement économique de nos pays et partant, celui de leurs échanges commerciaux occasionnent d'importants mouvements de marchandises.

Ces expéditions effectuées dans une large proportion par mer, sont exposées quels que soient leur nature, leur emballage ou leur destination à des risques si nombreux et si onéreux qu'aucun commerçant ou industriel ne peut envisager d'en supporter lui-même l'aléa.

Par pallier ces difficultés, toute personne ayant intérêt à la bonne arrivée des marchandises doit souscrire un contrat d'assurance facultés maritimes.

Par ce contrat, l'assureur promet sa garantie pour les dommages et pertes pouvant atteindre les marchandises et résultant d'un certain nombre d'événement.

Dans le cadre de notre travail, il sera question d'une étude sur les aspects techniques et juridiques de la "gestion et le règlement des sinistres sur facultés maritimes.

Nous ne saurions cependant procéder à une telle réflexion, sans une présentation des risques couverts par l'assurance faculté maritimes.

Ainsi, notre étude portera dans un titre premier sur les principes de base de l'assurance facultés maritimes et dans un titre deux sur la gestion et le règlement des sinistres sur facultés.

T I T R E I

LES PRINCIPES DE BASE DE L'ASSURANCE
FACULTES MARITIMES

-----oo0oo-----

CHAPITRE I - Risques auxquels sont exposés les marchandises en cours de transport

Les marchandises transportées par mer, parcourent en général de longs trajets au cours desquels elles sont exposées à de nombreux risques qui, selon leurs causes peuvent être classés en risques ordinaires de transports ou en risques exceptionnels.

Section I - Les risques ordinaires de transports

Ils peuvent se traduire par :

- Des avaries particulières
- Des avaries communes.

A) Les avaries particulières

Ce sont des détériorations, manquants ou pertes subis par les marchandises au cours du transport.

Ces avaries peuvent survenir au cours du transport proprement dit et résulter : soit d'événements dits "majeurs" (naufrage, abordage, incendie etc...); soit d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte en quantité due au désarrimage etc...)

Elles peuvent aussi survenir au cours des opérations de manutention (chargement, déchargement, transbordement ect..) et des séjours à quai~~s~~ ou en entrepôt.

Aussi la survenance d'avarie peut entraîner divers frais (avarie-frais), ayant pour but de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'en limiter l'ampleur.

B) Les avaries communes

L'avarie commune résulte d'une règle fort ancienne, pratiquée dans tous les pays et qui joue dans des cas assez fréquents et souvent coûteux.

L'idée qui est à la base de cette notion d'avarie commune est qu'il est juste de faire participer tous les intéressés à une expédition maritime à certaines dépenses provoquées par la fortune de mer.

En d'autres termes il y a communauté de sort entre corps et cargaison.

Ainsi, lorsque devant un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun à décider un sacrifice et que ce sacrifice a eu un résultat utile, la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une "avarie commune".

Dans d'autres cas, les mesures prises se traduisent non pas par une perte matérielle, mais par une dépense exceptionnelle.

Toutefois bien des importateurs et des exportateurs ignorent qu'il y sont exposés ou n'en mesurent pas la fréquence et l'ampleur.

SECTION II Les risques exceptionnels

Le caractère exceptionnel de ces risques provient du fait que la potentialité des pertes accumulées lorsqu'ils surviennent, peut être considérable.

Il s'agit des risques de : guerres étrangères, guerres civiles, terrorisme, conflits du travail se traduisant par des explosions, des saisies, des sabotages.

Ces risques peuvent entraîner pour les propriétaires des marchandises, des pertes et des avaries dont les conséquences financières peuvent être très lourdes.

Aussi ces risques "exceptionnels" sont fréquents à notre époque, souvent troublée, dans presque toutes les parties du monde, par des conflits politiques ou sociaux.

Mais, s'il est vrai que l'assurance maritime couvre les risques de pertes et d'avaries courus par les marchandises transportées, il n'en n'est pas moins vrai que sa couverture admet des limites.

CHAPITRE II Etendue de la couverture des risques et les diverses polices

L'étendue de la garantie en matière d'assurance est une question de convention entre l'assuré et son assureur.

.../...

En effet, bien que la police type prévoit deux modes principaux d'assurance des facultés en occurrence l'assurance "Tous risques" et l'assurance "franc d'avaries particulières sauf" (F.A.P sauf...), les parties sont libres de convenir de tout autre mode d'assurance.

Aussi l'adaptation de l'assurance aux besoins propres de l'assuré peut être réalisée par la police utilisée.

Section I Etendue de la couverture des risques

A/ Assurance "tous risques"

L'assurance "tous risques" couvre tous les dommages et pertes matériels survenus aux objets assurés et pendant le voyage assuré, à moins qu'ils ne soient dus à l'un des risques exclus et limitativement énumérés par la police : l'étendue de la couverture croît en fonction de cette énumération. Cette garantie est aussi large que possible et n'a d'autres limites que les risques expressément exclus dans l'article 6 de l'imprimé du 30 Juin 1983.

B/ Assurance "F.A.P sauf ..."

Au contraire de la couverture "tous risques" ou la garantie des avaries particulières est la règle, la couverture "F.A.P sauf" ne garantit que les avaries particulières provenant d'événements limitativement énumérés dans le texte de la police. L'énumération est cependant large et comprend des événements graves pouvant survenir pendant le transport maritime (article 4, imprimé du 30 Juin 1983).

C) Autres modes d'assurance

La police type n'impose pas l'alternative entre la garantie "tous risques" et la garantie "F.A.P, sauf", qui constituent seulement les deux principaux modes d'assurance.

En effet, il existe une variété de clauses qui permettent à l'assuré d'adapter l'étendue des garanties à ses besoins particuliers, de l'accroître ou de la restreindre (F.A.P absolument "tous risques" à l'exclusion des pertes de poids et de quantités, "tous risques" plus vol, augmentation de valeurs, etc..)

Ces clauses, propres à certaines marchandises, permettent de pousser très loin l'adaptation de la police à chaque cas concret.

Par exemple, des marchandises ~~peu~~ exposées aux avaries particulières peuvent être assurées "F.A.P absolument". Sont alors seuls couverts la perte totale, certains cas de délaissement et les contributions d'avaries communes.

Cependant, s'il s'agit d'expéditions assurées "F.A.P sauf", mais pour lesquelles l'exportateur a des raisons de craindre certains événements non couverts dans ce mode d'assurance, il peut demander à étendre la garantie aux conséquences de ces événements.

D) Dispositions communes

1°/ Garantie des contributions d'avaries communes

Quelque soit le type de contrat, la contribution d'avarie commune est garantie.

Cela, même si l'événement qui a donné lieu à cette contribution n'est pas l'un de ceux dont les conséquences sont garanties par la police, mais à condition qu'il ne s'agisse pas d'un risque explicitement exclu.

2°/ Risques exclus

La police type énumère les risques exclus de la garantie, tant dans la couverture "tous risques" que dans la garantie "F.A.P. Sauf".

Ce sont essentiellement les risques qui ne constituent pas les aléas normaux d'un transport.

Les uns sont exclus dans tous les cas ; ce sont, en particulier, ceux qui proviennent :

- de la faute ou du fait de l'assuré ou de ses préposés, représentants et ayant droit, y compris les conséquences pénales ou administratives (saisie); d'infraction à la réglementation douanière ou commerciale et de l'insuffisance ou du mauvais conditionnement des emballages ;
- de la marchandise elle-même (vice propre etc...) ;
- de l'opération commerciale en cause (différences de cours, indemnités pour retard de livraison, etc...)

.../...

D'autres risques exclus peuvent cependant être couverts par une clause spéciale précisant les conditions de couverture et moyennant surprime :

- les risques de guerre civile ou étrangère, les actes de terrorisme et de sabotage, les émeutés, grèves et mouvements populaire ;

- les risques de vol, pillage et disparition.

Section II/ Les diverses polices

L'adaptation de l'assurance aux besoins propres de l'assuré peut être réalisée non seulement par le mode d'assurance choisi mais aussi par la police utilisée.

Il existe à ce titre trois sortes de polices :

A/ La police au voyage

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles.

La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus : le risque est bien délimité.

B/ La police à alimenter

Elle convient surtout pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une "police à alimenter", dans lesquelles il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues.

Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature de la composition et de la valeur de l'expédition.

C) La police d'abonnement ou police flottante

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur, soit, en principe, quels que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou

de destination, soit parfois, dans des limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

C'est une police qui couvre automatiquement toutes les expéditions de l'assuré, sans qu'il fasse de déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou ses mandataires ; la seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs.

Il suffit à l'assuré, de leur déclarer ensuite dans le délai convenu, en "aliment" à sa police, à l'aide d'un carnet à souches, toutes les expéditions faites pour son compte.

C'est une police très adaptée aux besoins des commerçants qui exportent ou importent régulièrement des marchandises de nature variée par des ports et à destination de pays différents.

En effet, elle présente des avantages pratiquement considérables : absence de formalisme (renouvellement annuel tacite), automaticité, économie de temps et de frais.

Toutefois, ces avantages impliquent pour l'assuré, sur la bonne foi duquel comptent les assureurs, l'obligation d'affecter à la police la totalité de ses expéditions.

Conçue pour satisfaire les besoins très variés du commerce maritime, la police d'abonnement comporte de nombreuses modalités d'application permettant de l'adapter aux situations et aux circonstances particulières.

C'est le cas de la police "tiers chargeurs".

C'est une police d'abonnement établie pour les compagnies de navigation, les commissionnaires de transports et transitaires, etc...

Ils peuvent y appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer.

C'est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique.

Nous venons de voir que les marchandises transportées par mer, sont exposées à des risques très nombreux et aux conséquences financières très importantes.

A ce titre, l'assureur propose aux propriétaires des marchandises, des garanties variées leur permettant de se prémunir de ces aléas.

Garant de la sécurité des assurés, l'assureur ^{il}devra en principe et en cas de sinistre, procéder à la gestion ^{et} au règlement de ce dernier. Ce qui ^{crève} amène à voir dans un titre II, quelques aspects techniques et juridiques liés à la gestion et au règlement des sinistres sur facultés maritimes.

TITRE II

LA GESTION ET LE REGLEMENT DES SINISTRES

SUR FACULTES

-----0000-----

CHAPITRE I L'Instruction d'un dossier sinistre

En cas de perte ou de dommage survenu aux marchandises, le bénéficiaire présente sa réclamation, en vue d'être indemnisé, à l'assureur.

A l'appui de cette réclamation, il y a des éléments justificatifs que doit nécessairement exiger l'assureur.

Aussi l'indemnité d'assurance devant résulter d'une perte ou d'un dommage obéit à certaines règles d'évaluation.

Section 1 Les éléments justificatifs de la réclamation et le délai de présentation.

A/ Les éléments justificatifs

1°/ L'original de la police ou le certificat d'assurance

Il est la preuve de l'existence d'un contrat d'assurance et permet d'apprécier l'étendue de la garantie de l'assureur. Il constitue ainsi la justification du droit à l'indemnité.

2°) Le connaissement

C'est un document sur lequel doivent être inscrites toutes les caractéristiques de la marchandise : nombre de colis, quantité, poids etc...

Le connaissement a une triple fonction. Il est :

- un reçu de marchandise faisant preuve de la remise de l'expédition au bord ;
- Un document qui constate le contrat de transport, et qui détermine les obligations des parties ;
- Un titre représentatif de la marchandise.

Toutefois, le connaissement ne fait preuve de la remise de l'expédition au bord qu'à la condition qu'il constate la réalité de l'embarquement.

3°) Le certificat d'avaries et le rapport d'expertise

En cas de dommage ou perte sur la marchandise, l'assuré doit procéder à la constatation par l'établissement d'un certificat d'avaries ou par un rapport d'expertise.

Ce document qui constitue la justification du dommage est généralement établi par un commissaire d'avarie ou exceptionnellement par un expert.

Aussi le certificat d'avaries ou le rapport d'expertise doit préciser la nature, la cause et l'importance des dommages.

4°) La facture d'origine

La facture d'origine ou la copie certifiée conforme a pour rôle la justification de la valeur d'assurance. Elle doit indiquer le prix des marchandises de même que les quantités.

5°) Le double du bon de livraison

Il doit porter les réserves prises au moment de la livraison. C'est un document de justification de la conservation des recours. En effet, l'exécution du contrat de transport fait intervenir plusieurs intermédiaires et c'est l'émission des réserves qui peut permettre de situer les responsabilités en cas d'avaries ou perte.

C'est d'ailleurs l'intérêt de l'assuré, car évidemment, les sommes récupérées dans le cadre des recours influencent la fixation des taux de primes.

6°) Le certificat définitif de non livraison

En cas de non-livraison d'un colis, il est recommandé d'obtenir le plus rapidement possible un certificat définitif de perte, le certificat provisoire ne constituant qu'une simple présomption insuffisante pour permettre le remboursement de la perte.

Les différents documents que nous venons de voir constituent le dossier de sinistre. Les uns sont la preuve de l'existence de la garantie de l'assureur, les autres prouvent que les marchandises ont été chargées et reçues par le transporteur. D'autres encore permettent de déterminer l'origine et l'ampleur des dommages ou encore les présumés responsables.

B) Le délai de réclamation

La réclamation de l'assuré victime auprès de son assureur doit se faire dans un délai précis.

En matière d'assurance maritime et transports, la Loi édicte une prescription de deux ans.

Toutefois, l'action contre les transporteurs maritimes ou terrestres, et généralement prescrite au bout d'un an conformément à l'article 108 du Code de Commerce.

Pour éviter des difficultés, il est par conséquent recommandé à l'assuré de présenter sa réclamation aussi rapidement que possible à son assureur pour permettre à celui-ci d'exercer un recours contre les tiers responsables.

Section II : L'évaluation des dommages

Au moment de la souscription (police ou voyage) ou de la déclaration d'incident (police d'abonnement), l'assureur prend en considération la valeur fixée par l'assuré.

Compte tenu de la rapidité nécessaire des transactions commerciales et du climat de confiance qui caractérise les relations entre assureur et assuré, la somme à assurer déclarée par celui-ci n'est pas discutée à ce stade. L'assuré est donc théoriquement libre de fixer cette valeur comme il l'entend. Mais il doit évidemment le faire à bon escient et, pour cela, ne pas perdre de vue certains principes fondamentaux de l'assurance transport.

L'avènement d'un sinistre sur la faculté maritime entraîne un certain nombre de problèmes liés à l'évaluation du dommage et à la fixation de l'indemnité. La détermination du montant de l'indemnité à allouer à l'assuré en cas de sinistre sera fonction de la nature des dommages c'est à dire selon qu'il s'agisse d'avaries particulières, d'avaries communes ou de délaissement.

A/ Principes régissant la valeur d'assurance

1) L'assurance - transport est une assurance de choses

En matière d'assurance transport, seule la marchandise est assurée à l'exclusion de tout préjudice autre que sa propre perte, les avaries particulières qu'elle subit ou les contributions d'avaries communes qu'elle supporte.

.../...

La couverture des dommages causés aux tiers par la marchandise, du préjudice commercial résultant par exemple d'un retard de la livraison, des pertes pour baisse de cours, ne sont pas de son domaine.

2°) L'assurance - transport a un caractère indemnitaire

C'est un principe général et absolu posé par la Loi : l'assurance ne doit, en aucun cas être pour l'assuré l'occasion de percevoir une indemnité supérieure à ce qu'il aurait encaissé si le transport s'était passé normalement et les assureurs peuvent, lorsqu'ils sont saisis d'une réclamation, demander la justification de la valeur réelle de la marchandise.

a) Exposé du principe indemnitaire

L'article 28 de la Loi du 13 Juillet 1930 énonce le principe indemnitaire : "L'assurance relative aux biens est un contrat d'indemnité ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre".

Ce texte qui est impératif, s'applique à toutes les assurances de dommages, assurances de responsabilité comme assurances de choses, et il est constamment rappelé par la jurisprudence.

Le fondement du principe indemnitaire est double.

D'une part, il traduit la crainte des sinistres volontaires qui se multiplieraient si l'indemnité versée par l'assureur pouvait valablement excéder le montant réel du dommage : certes, la faute intentionnelle n'est pas assurable, mais sa preuve est toujours difficile à établir.

D'autre part, s'il existe des sinistres sur lesquels la volonté de l'homme ne peut agir permettre un enrichissement à leur occasion changerait la nature de l'assurance qui, technique de sécurité par la mutualité des risques, deviendrait jeu ou pari, ce qui n'est point sa fonction.

Aussi, l'application du principe indemnitaire en assurance transport, pose très souvent le problème de redressement de la valeur d'assurance en cas de sinistre sur facultés maritimes.

b) Le redressement de la valeur d'assurance

L'article 12 des conditions générales de la police type stipule que la valeur maximum admise pour le règlement des dommages est la valeur réelle c'est-à-dire généralement le prix C.A.F (coût assurance Frêt), majorée d'un pourcentage qui ne peut dépasser 20%.

En cas de non conformité entre la valeur maximum admise et la valeur d'assurance, cette dernière fera l'objet d'un redressement. Ainsi plusieurs situations peuvent se présenter :

- La valeur redressée est supérieure à la valeur d'assurance, le règlement de l'indemnité se fera sur la base de la valeur d'assurance.

- La valeur redressée est inférieure à la valeur d'assurance déclarée, on retiendra comme base de calcul de l'indemnité la valeur redressée.

Mais la valeur d'assurance pourra être retenue dans certaines situations.

C'est le cas où le bénéficiaire de l'assurance, à l'aide des cours officiels à destination, établit que la valeur au lieu de destination du voyage assuré est supérieure à la valeur redressée ; Ou que l'assureur ait la preuve que la valeur d'assurance a été déterminée conformément aux obligations fixées par l'acheteur dans le contrat de vente.

Après la détermination de la valeur maximum garantie par l'assureur, il faut procéder à la détermination de l'indemnité d'assurance.

B) - La détermination de l'indemnité

Les assureurs remboursent l'avarie ou la perte constatée par le commissaire d'avaries non pas sur la base de la valeur réelle, mais sur la base de la valeur d'assurance. Nous allons examiner le mode de détermination de l'indemnité selon qu'il s'agisse d'avaries particulières, de marchandises en délaissement ou d'avaries communes.

1°) - Cas des avaries particulières

Lorsque les facultés assurées sont sinistrées, la détermination des dommages et pertes subis par le réceptionnaire et susceptible de donner lieu au paiement d'une indemnité, découle de la comparaison de deux facteurs à savoir : la valeur saine ou la valeur qu'auraient les marchandises en l'absence de toute perte ou d'avaries et la valeur de ces dernières après le sinistre.

Mais le montant de l'indemnité d'assurance va dépendre des conditions de règlement prévues au contrat.

On peut ainsi avoir deux cas :

- cas où il y a remboursement intégral
- cas où il n'y a pas de remboursement intégral.

a) - Cas où il y a remboursement intégral

La différence entre la valeur saine et la valeur après sinistre donne le pourcentage de détérioration ou de perte subie par la marchandise.

Dans les cas d'avaries pour lesquels le commissaire d'avaries accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge des assureurs est obtenu en appliquant le pourcentage de dépréciation à la valeur d'assurance de l'objet avarié.

Toutefois, s'il est procédé avec l'accord du commissaire d'avaries à une vente amiable ou publique des objets avariés, l'assureur commence par déterminer la perte supportée par l'assuré, en déduisant le produit de la vente de la valeur de la marchandise à l'état sain au jour et au lieu de vente.

C'est en comparant cette valeur résiduelle à la valeur de la marchandise à l'état sain, que l'assureur arrive à déterminer le taux d'avarie. L'indemnité à la charge des assureurs est calculée en appliquant le taux ainsi dégagé à la valeur d'assurance

Dans les cas où il y a remplacement et ou remise en état de tout ou partie de l'objet assuré, les assureurs règlent le coût, approuvé par le commissaire d'avaries, de la réparation, sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à sa valeur d'assurance.

b) Cas où il n'y pas de remboursement intégral

Dans certains cas, une partie des pertes et dommages n'est remboursée à l'assuré : c'est la partie correspondant à la freinte de route ou à la franchise.

- La Freinte de route

"La freinte de route est une perte de poids ou de quantités que les usages du commerce considèrent normale sur certaines marchandises et pour certains voyages" (1)

Le contrat d'assurance ne couvre que des aléas.

Lorsqu'il y a risque certain et inévitable, il n'y a plus aléa, et le dommage en résultant ne peut pas être couvert.

En raison de leur nature ou de leur emballage, certaines marchandises subissent des pertes en quantité qui sont normales et prévisibles. Ces pertes inévitables, indépendantes de tout aléa de transport, constituent la "freinte de route" et ne sont pas remboursées par les assureurs.

La franchise

Elle constitue la part de dommage que l'assuré conserve à sa charge - Son taux ou son montant est librement discuté entre l'assureur et l'assuré lorsque sont arrêtées les conditions de la police.

L'application de la franchise se justifie par le fait que certaines marchandises subissent souvent en cours de transport des dommages minimes, que l'assuré et l'assureur peuvent convenir d'éliminer de la garantie pour éviter des frais de constatation et de correspondance qui dépasserait l'intérêt en cause.

Les dommages subis par la marchandise font normalement l'objet d'un règlement en avaries, c'est-à-dire que le réceptionnaire est obligé de prendre la marchandise en son état et est indemnisé sur la base des dommages évalués par l'expert, l'indemnité étant déterminée comme il est indiqué ci-dessus.

Cependant, le règlement peut être fait en délaissement.

(1) Définition tirée de l'assurance maritime Française de JOHN PAUL GAVARE. Edition de l'argus 2e édition page 346

2°) - Cas de marchandises en délaissement

Le délaissement consiste pour l'assuré dont les facultés sont avariées ou perdues à les mettre à la disposition de l'assureur dans l'état où elles se trouvent.

L'assuré transfère alors la propriété de la marchandise à l'assureur et ce dernier lui verse le montant de la valeur d'assurance.

Toutefois l'assureur conserve le droit de refuser le transfert de propriété et de payer la valeur d'assurance en perte totale.

Aussi, ce mode de règlement exceptionnel n'est possible que dans les quatre cas suivants :

- Lorsque les avaries à la charge des assureurs atteignent les trois quarts de la valeur d'assurance ;
- Lorsque la marchandise a dû être vendue en cours de voyage en raison d'une avarie provoquée par l'un des événements couverts par la police ;
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans un délai déterminé, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination ;
- Lorsque le navire a disparu sans nouvelles.

En cas d'avaries communes, le montant à verser par l'assureur appelé encore contribution aux avaries communes est déterminé de manière particulière.

3°) La contribution aux avaries communes

Lorsque, pour échapper à un danger, le capitaine du navire transporteur a pris la décision de faire un sacrifice extraordinaire aux dépens du navire et/ou de la cargaison, les armateurs et les propriétaires de marchandises se cotisent en quelque sorte, pour constituer une masse monétaire, destinée à indemniser ceux qui ont souffert le dommage.

Les éléments qui rentrent dans l'avarie commune et les faits qui la déterminent ne sont pas exclusivement représentés par des dommages matériels soufferts par le navire ou les marchandises.

La rémunération d'assistance que paie l'armateur pour le remorquage de son bâtiment désarmé, jusqu'au port de refuge, peut donner lieu à règlement d'avarie commune, ainsi que toutes les conséquences directes de l'acte volontaire accompli par le capitaine pour sauver les intérêts unis d'un danger commun.

Le règlement d'avarie commune est établi par des experts (les dispacheurs).

Leur travail consiste à évaluer, d'une part, les dommages admissibles en avarie commune, pour en former une masse appelée masse créancière (ou active) ; à calculer, d'autre part, la contribution incombant à tous ceux dont les intérêts étaient unis au moment de l'événement, pour en former une autre masse égale à la première, la masse débitrice (ou masse passive), et à appliquer celle-ci à l'autre pour solder le compte.

Pour déterminer la contribution de chacune des parties, le dispacheur calcule le taux de contribution qui sera appliqué à la valeur des différents intérêts.

Le taux de contribution est obtenu en faisant le rapport suivant :

$$tc = \frac{\text{Masse créancière}}{\text{Masse débitrice}} \times 100$$

Ce mode de détermination de la contribution aux avaries communes résulte de l'application des règles d'York et d'Anvers de 1950 qui sont le résultat d'un effort d'unification des pratiques en matière d'avaries communes.

La contribution aux avaries communes à la charge de chaque intéressé est donc égale au produit du taux de contribution par la valeur contributive des biens qui lui sont destinés.

En ce qui concerne les valeurs contributives, les règles d'York et d'Anvers précisent que "les contributions à l'avarie sont établies sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage" (1)

De cette disposition, il ressort que la valeur contributive du navire n'est point sa valeur agréée ce qui n'est pas sans poser quelque difficultés à l'assureur facultés martitimes.

(1) Article VII des règles d'York et d'Anvers.

En pratique, les assurés ont tendance à expédier leurs marchandises avec des navires vieux à cause des coûts de frêt plus bas.

La valeur de ces navires n'étant pas très élevée, on comprend que leurs capitaines ont tendance à rechercher des situations d'avaries communes devant certains dangers.

Il appartient dès lors à l'assureur, sur qui repose la contribution d'avarie commune, d'informer ses assurés qui ignorent généralement qu'ils sont exposés aux risques d'avaries communes où ses règles de répartition.

Une fois l'indemnité d'assurance fixée, l'assureur est tenu d'en faire règlement trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives.

Par la subrogation qui existe de plein droit dès le paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur est véritablement mis à la place de l'assuré dans son action en responsabilité contre les tiers.

Nous allons donc examiner quelques aspects du recours de l'assureur contre les tiers responsables des dommages subis par les marchandises.

CHAPITRE II Le Recours subrogatoire contre les tiers responsables

L'exécution du contrat de transport maritime fait intervenir plusieurs intermédiaires, notamment le transporteur, l'accoureur et le transitaire.

En cas de dommage sur les facultés transportées, il se pose alors un problème de détermination des responsabilités.

L'analyse des documents constitutifs du dossier de sinistre et notamment l'état des réserves formulées à chaque stade de l'expédition, permet de situer les responsabilités.

L'assureur doit la garantie promise dans le contrat d'assurance même lorsque le sinistre est causé par un tiers, situation fréquente en assurance transports.

Il existe alors une situation très complexe où se mêlent des liens de responsabilité et des liens d'assurance.

En effet, selon les règles de la responsabilité civile, le tiers responsable doit réparer l'intégralité du dommage qu'il a causé et en vertu du contrat d'assurance, l'assureur doit garantir le dommage subi par son assuré ; mais rien que le dommage.

L'article 36 de la Loi de 1930 édicté au profit de l'assureur une subrogation légale spécifique dont le régime doit être précisé et à laquelle certaines limites sont apportées par les conventions internationales lorsque le responsable est le transporteur en assurance maritime.

Section I Régime de la subrogation légale de l'assureur
contre le tiers responsable

La subrogation est la substitution qui s'opère d'un créancier à un autre à l'occasion d'un paiement ; par ses effets, le créancier subrogé acquiert la créance qui a fait l'objet du paiement avec tous ses accessoires mais en revanche, le créancier subrogé ne peut jamais réclamer plus qu'il n'a payé, car la subrogation n'est jamais une opération spéculative (1).

On retrouve ces règles fondamentales du droit commun dans la subrogation légale instituée par l'article 36 de la Loi de 1930 en matière d'assurance terrestre : "L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur faits, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur".

Toutefois, la subrogation qui est légale dans les assurances terrestres reste conventionnelle en assurance maritime. Elle doit pour cela être expresse.

La subrogation est fondée sur le paiement fait par l'assureur à l'assuré au titre du contrat d'assurance, et l'assureur qui a payé se substitue à l'assuré dans son action en responsabilité contre le tiers : ainsi le recours subrogatoire trouve une double limite, d'une part dans le paiement de l'assureur qui fonde son recours, d'autre part dans l'action en responsabilité dans laquelle il est substitué.

(1) Jacques Mestre : "la subrogation personnelle" Thèse AIX, 1976

Le recours subrogatoire ne peut alors s'exercer que dans certaines conditions :

- Il faut que l'assureur ait préalablement indemnisé l'assuré
- Le montant de l'indemnité d'assurance constitue la limite du recours subrogatoire.
- Le recours subrogatoire suppose l'existence d'une action en responsabilité de l'assuré contre le tiers.

Après cette analyse sur le régime de la subrogation de l'assureur, nous allons en examiner les limites apportées par certaines conventions internationales lorsqu'il s'agit d'assurance transport maritime et que le tiers responsable soit le transporteur.

Section II La responsabilité du transporteur maritime à travers les différentes conventions

Le transporteur est responsable de plein droit, s'il y a manquant ~~ou~~ avaries sur les marchandises (1)

Il peut s'exonérer en prouvant la force majeure, le fait du tiers ou l'existence d'un des cas d'exemption énumérés par la convention de Bruxelles du 15 août 1924. Ces cas exceptés (2) étant : la faute nautique, l'incendie, les grèves ou lock-out, les entraves apportés au travail. L'existence d'un cas excepté n'empêche pas le chargeur de prouver, éventuellement, qu'il y a à l'origine de l'événement une faute du transporteur, en démontrant, par exemple, s'il y a eu innavigabilité du navire, le défaut de diligence dans la mise en état de navigabilité avant le commencement du voyage.

Toute liberté est également laissée au chargeur de prouver que le dommage n'a pas sa véritable cause dans le cas excepté qu'on lui oppose ou qu'il n'en rend que partiellement raison.

Cependant, si le transporteur est présumé responsable des détériorations subies par les facultés, il incombe au réclamant d'apporter la preuve de la réalité des dommages et leur importance. D'où toute la nécessité de formuler des réserves écrites au moment de la livraison dans le cas des dommages apparents, et dans les trois jours qui suivent pour les dommages non apparents.

(2) Convention de Bruxelles, article 4 paragraphe 2.

(1) Présomption de responsabilité : articles 1784 du Code Civil et 3 de la convention de Bruxelles.

Mais l'atténuation de la responsabilité du transporteur maritime ne se situe pas uniquement sur les possibilités d'exonération.

En effet il existe une limitation pécuniaire de responsabilité prévue par la convention de Bruxelles.

Cette convention de Bruxelles limite la responsabilité du transporteur en cas de dommage matériel à 1000 F.P (francs Poincaré) par TJB, à moins qu'il y ait une déclaration de valeur de la marchandise au connaissement. La déclaration de valeur oblige le transporteur à indemniser le réceptionnaire, en cas de perte ou d'avarie, jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Mais la limitation pécuniaire de responsabilité ne concerne que les détériorations subies par les marchandises. Lorsque le préjudice porte par exemple sur un trouble commercial ou des pénalités sans incidence sur la marchandise elle même, le règlement doit être intégral.

Aussi, l'action en responsabilité contre le transporteur maritime est limitée dans le temps. En effet, toutes les réclamations relatives au contrat de transport maritime doivent être faites dans un délai d'un an.

Ces différentes dispositions portant sur la limitation de la responsabilité du transporteur, doivent être bien cernées par l'assureur maritime car il lui revient, par le jeu de la subrogation la faculté d'exercer un recours contre le transporteur responsable. Ce qui nous amène à examiner certains aspects pratiques de l'exécution du recours.

Section III L'Exécution du recours

; Les transporteurs maritimes étant liés^{aux} assurés par un contrat de transport qui est un contrat de résultat, peuvent voir leur responsabilité engagée, en raison des dommages causés aux biens et marchandises qui leurs ont été remis.

L'assureur a donc la possibilité d'exercer un recours à l'encontre du transporteur responsable en vertu de la subrogation conventionnelle entre lui et son assuré.

Mais pour constituer son dossier de recours, l'assureur doit exiger de son assuré au moment du paiement de l'indemnité d'assurance un acte de subrogation.

Le dossier de recours sera donc constitué du dossier de sinistre proprement dit, et des pièces que sont le certificat définitif de non livraison et l'état des réserves formulées au moment de la livraison.

Les prescription dans le cadre du contrat de transport maritime étant annale, l'action récursoire de l'assureur contre le transporteur responsable doit se faire à temps.

Cependant, il intervient souvent entre les assureurs et les transporteurs un règlement amiable des recours ; ce qui occasionne une économie de frais de poursuites et de procès.

Mais les transactions entre transporteur et assureur pouvant durer plus d'un an, ce dernier doit toujours à l'approche de la date d'expiration du délai de prescription en demander le report amiable. Une telle mesure permet à l'assureur de conserver sa faculté de recourir à la justice au cas où les transactions amiables n'aboutissent pas à de bonnes fins.

Il se trouve que ces recours posent quelques fois des problèmes dûs au fait que les transporteurs sont des étrangers et n'ont pas de représentant au niveau national. Dans ces cas, l'action récursoire de l'assureur peut s'avérer inefficace, dans la mesure où le transporteur responsable peut disparaître définitivement.

Aussi, pour éviter de tels désagréments, l'assureur peut dès la constatation du sinistre, demander la saisie du navire auprès des tribunaux. Cette saisie peut contraindre le transporteur, soucieux de l'exploitation continue de son navire, à constituer une caution auprès d'une banque de la place afin qu'une "main levée" soit effectuée.

La gestion des sinistres sur facultés maritimes se fait donc sur une période considérable. Et cela du fait d'un taux de recours considérable et que le dossier sinistre ne peut être considéré comme clos qu'au sort final réservé à l'action récursoire de l'assureur.

CONCLUSION GENERALE

La maîtrise de l'évolution de la sinistralité dans nos marchés d'assurances, doit constituer un objectif de taille pour réaliser l'équilibre technique de nos compagnies.

Pour ce faire, une évaluation des données propres à nos marchés nous paraît nécessaire de même que la proposition d'un certain nombre de solutions.

Le règlement des sinistres maritimes implique des connaissances en matière de produits, et de technologie maritime ; expérience qui fait souvent défaut dans nos compagnies. Il apparaît donc que la première tâche à mener se situe au niveau de la formation professionnelle et du perfectionnement des agents, afin d'accroître notre potentiel technique face aux multiples problèmes liés aux sinistres sur facultés.

Au niveau de l'expertise, il se trouve que nos marchés disposent de très peu de cabinets fiables, ce qui fait que ces derniers sont souvent débordés. Or plus le délai d'intervention de l'expert est long plus l'étendue, la gravité du sinistre et la qualité de l'expertise s'en ressentiront. Le fait d'avoir missionner un expert ne doit donc pas apparaître comme une dispense pour l'assureur de se présenter au lieu du sinistre.

En effet le rapport de l'expert indique les causes du sinistre et le montant des dommages. La présence de l'assureur sur les lieux du sinistre permet à ce dernier de se faire une idée précise quant au respect par son assuré de certaines de ses obligations en cas de sinistre, notamment la mise en place de mesures conservatoires.

A l'insuffisance des cabinets d'expertise fiables, s'ajoute que nos experts ne peuvent faire des règlements d'avaries communes.

../..

Dans de tels cas, l'expert doit déterminer les admissions, les contributions, fixer le taux de contribution pour l'appliquer à chacun des éléments contributifs : ce travail ainsi décrit nécessite des compétences techniques certaines que nos experts n'ont pas ; ce qui fait donc que tous les cas d'avaries communes sont réglés par des experts installés à l'étranger, ce qui engendre par la même occasion le renchérissement du coût des sinistres.

L'ensemble de ces difficultés d'ordre technique, vont occasionner un retard considérable dans les règlements des sinistres, ce qui risque de poser de sérieux problèmes aux assurés.

En fait nos importateurs ont dans leur majorité, des fonds de roulement faibles si bien qu'un retard dans le règlement des sinistres risque de leur causer de graves préjudices. Une telle situation doit cependant appeler à la réflexion au niveau des assureurs. En effet, la gestion des sinistres ne consiste pas seulement à accorder ou à refuser la garantie promise à un assuré en cas de réalisation d'un événement dommageable. En plus des considérations d'ordre techniques et juridiques, il faut tenir compte de l'aspect commercial et plus précisément de la qualité du service rendu.

Aussi pour remédier à une telle situation, les assureurs doivent pour certaines avaries ou manquants utiliser des formules de compromis d'avarie qui, en accord avec l'assuré serviront de base à l'évaluation et au règlement du sinistre en lieu et place de l'expertise ; une telle initiative présenterait plusieurs avantages.

Elle se traduirait par une économie de frais d'expertise, un gain de temps et contribuerait à donner une expérience certaine aux agents.

Aussi elle augmenterait la confiance des assurés à l'égard de l'assureur et cette confiance à n'en pas douter est une condition essentielle à la réussite de l'assurance.

.../...

En plus de ces considérations d'ordre technique, il se pose un certain nombre de difficultés sur le plan juridique.

En effet dans nos marchés il est fait appel en matière d'assurance maritime aux règles régissant les assurances terrestres qui sont souvent inadéquates ou au code de la marine marchande qui est largement insuffisant il faut donc jeter les bases d'une législation en matière d'assurance maritime.

En plus des considérations techniques et juridiques, il y a des problèmes liés à la congestion et l'encombrement de nos ports.

Cette situation en entraînant des phénomènes d'accumulation pose des problèmes surtout dans le cadre des contrats d'abonnement : les pleins fixés deviennent inopérants et l'assureur peut se trouver à son issue, engagé pour des sommes supérieures à celles prévues dans le contrat.

Les conditions portuaires sont donc un élément déterminant de la sinistralité compte tenu du fait que les garanties sont généralement accordées de bout en bout.

Il se pose alors un problème dans la mesure où les assureurs ne maîtrisent pas ces conditions portuaires.

Toutefois, ils peuvent en relation avec les autorités du port contribuer au contrôle de certaines activités qui les intéressent particulièrement (opérations de débarquement, manutention, d'arrimage, d'entreposage et de gardiennage) du fait de leurs incidences sur la sinistralité.

Les autorités portuaires en relation avec les assureurs, les manutentionnaires, les transporteurs doivent créer une commission de contrôle de la manutention, du stockage, des mesures de sécurité et de l'état des emballages car une part non négligeable de la sinistralité est imputable à des défaillances dans ces activités.

La commission ainsi créée établira ses comptes rendus et suggestions en liaison avec tous les intéressés précités.

.../...

Elle devra exercer une surveillance du chargement et du déchargement des marchandises spéciales ou de grande valeur, de celles qui sont particulièrement sujettes au vol et au charpillage et celles dont l'expérience montre que les dommages qu'elles subissent peuvent être évités.

Cette surveillance est d'autant plus utile qu'elle fait apparaître les causes des dommages et permettant ainsi l'organisation de la prévention.

L'organisation de la prévention est nécessaire du fait que l'encombrement, la congestion et la fréquence des vols dans les ports sont autant de facteurs qui renchérissent le coût des sinistres et par conséquent le coût de l'assurance, or il ne faut pas perdre de vue que l'assurance revêt un caractère économique et social très marqué dans la mesure où le coût de l'assurance va être une composante obligatoire du coût des produits importés et ainsi, plus l'assurance coûtera chère, plus les produits importés auront un coût élevé et plus les répercussions sociales seront profondes.

En conclusion nous pensons que des mesures telles que celles que nous avons énoncées d'une manière indicative et non exhaustive sont indispensables pour l'obtention d'un équilibre technique satisfaisant de la branche maritime, équilibre qui passe nécessairement par une maîtrise de la sinistralité.

B I O G R A P H I E

-:-:-:-:-

O U V R A G E S G É N É R A U X

- 1 - RENE PERILLIER :
"MANUEL DE L'ASSUREUR MARITIME ET TRANSPORT"
EDITEUR : L'ARGUS
- 2 - RENE RODIERE : "DROIT MARITIME"
EDITEUR : DALLOZ
- 3 - PAUL LUREAU : "COMMENTAIRE DES POLICES FRANÇAISES
D'ASSURANCES MARITIMES" L.G.D.J

R E V U E S

- 4 - "L'ASSUREUR AFRICAIN" N° 9 SEPTEMBRE 1987 ARTICLE DE MONSIEUR
ROGER PARENTHOU :
"UNE VEILLE DAME MALTRAITEE : L'AVARIE COMMUNE"
- 5 - "ASSURANCE TRANSPORT EN AFRIQUE"
REVUE DE L'I.I.A N° 3 JUILLET 1976

T H E S E E T M E M O I R E

- 6 - JACQUES MESTRE : "LA SUBROGATION PERSONNELLE"
THÈSE, AIX, 1976
- 7 - ASPECT TECHNIQUE ET JURIDIQUES DE LA GESTION DES SINISTRES
SUR FACULTES MARITIMES.
MÉMOIRE DE : MR. GNESSOTE AGUI BENJAMIN.