

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984

LA GESTION D'UN SINISTRE FACULTES AU MALI

**Mémoire de Fin d'Études
préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.
de Yaoundé**

présenté par :

M. DIAWARA Cheickna

**Juin 1984
B.P. 1575 – Yaoundé**

Sous la direction de

**M. TAKAM Gabriel
Chef du Département Transports
et Maritime
SOCAR – Douala
Rép. du Cameroun**

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

=====

J'adresse mes vifs et sincères remerciements à

- Monsieur TAKAM responsable du département Transport et Maritime de la SOCAR, mon Directeur de mémoire, pour sa contribution dans la rédaction de ce mémoire.

- La direction de la Caisse Nationale d'Assurance et de réassurance (C.N.A.R.) du Mali pour m'avoir permis de suivre cette formation à l'I.I.A.

- Monsieur le Directeur de l'I.I.A. et son personnel

- Tous les étudiants de la 6^e promotion.

D E D I C A C E
=====

A toi mon fils IDI je dédie ce mémoire
en guise d'encouragement à mieux faire et
à pardonner la faute des autres.

S O M M A I R E

=====

	<u>Pages</u>
Remerciements - Dédicace	
Introduction	1
Chapitre I. ETUDE TECHNIQUE ET REGLEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE	5
Section I. - L'étude technique du dossier sinistre	5
§ 1. - Ouverture du dossier sinistre.....	5
§ 2. - La recevabilité du dossier sinistre.	10
Section II. - Le règlement du sinistre	13
§ 1. - L'évolution de l'indemnité	13
§ 2. - Le paiement de l'indemnité	19
CHAPITRE II. - L'EXERCICE DU RECOURS APRES INDEMNISATION	21
Section I. - Le fondement du recours et des responsabilités en matière de transport maritime	21
§ 1. - Fondement de l'exercice du recours..	21
§ 2. - Les responsables des éventuels des dommages	21
Section II. - L'exercice du recours.....	27
§ 1. - Procédure de l'exercice du recours..	27
§ 2. - Encaissement du recours	28
CONCLUSION	29
DOCUMENTATION.	34

^c
// N T R O D U C T I O N
=====

La structure économique mise en place par l'administration coloniale a fait que le trafic international du commerce Malien s'effectue essentiellement par deux ports : Kaolack et Dakar. Ces deux ports sont reliés au Mali uniquement par la voie ferrée appelée le Dakar-Niger long de 1283 km se scinda en 1960 avec l'éclatement de la fédération Mali-Sénégal. La partie Malienne (641 km) fut baptisée chemin de fer du Mali (CFM).

La rupture de cette voie, à cause de l'éclatement de la fédération, contraignit le Mali à se tourner vers le port d'Abidjan qui, comme voie de transport prit une importance jusque là insoupçonnée. Cette voie routière Bamako-Abidjan a été la voie du salut pour le Mali en 1960.

Il existe d'autres voies de trafic qu'on qualifiera de secondaire à savoir :

La route du poisson qui permet l'acheminement du poisson de Mopti au Ghana en passant par la République du Niger.

Le transport fluvial sur le Niger, exploité par la compagnie Malienne de navigation (C.M.N.). Bien que la navigation soit saisonnière, elle demeure l'une des voies les plus empruntées par les habitants de la 6^e et 7^e régions (le Nord du pays).

Le transport aérien mis sur pied le 12 Mai 1961 et confié à Air-Mali société d'Etat. La particularité de ce moyen de transport est l'insuffisance du fret par rapport aux passagers.

Compte tenu de la situation économique du pays et surtout de la balance des paiements, la logique aurait fait penser qu'il existe au Mali une obligation d'assurance à l'importation.

Il n'en est effectivement rien jusqu'à présent. En 1982 un décret a été pris dans ce sens et à ces jours les assureurs Maliens attendent avec impatience son application. Est-ce que le décret verra son application dans un délai raisonnable ? La question reste sans réponse dans toutes les compagnies d'assurance. Mais ce qui est connu avec certitude c'est que les facultés, couvertes ou non au Mali, sont exposées à un certain nombre de risques pendant leur transport à savoir :

Le navire transporteur peut couler avec les marchandises à bord à la suite d'un événement fortuit tel que mauvais temps, ouragan ou typhon. Il peut avoir innavigabilité du navire et qu'on ne puisse retirer les facultés ou encore lors d'un abordage les marchandises peuvent être abîmées.

Les collisions fréquentes et les dérapages des camions transporteurs sont autant de risques pour les marchandises.

L'arrimage des marchandises c'est-à-dire la manière de les charger est une cause fréquente de dommage. Une mauvaise ventilation provoque la buée de cale qui peut affecter les marchandises.

Dans le cas d'une avarie commune toutes les facultés à bord, même celles qui n'ont subi aucun dommage, contribuent à l'avarie commune proportionnellement à leur valeur sauvée dans l'expédition.

Il ne s'agit là que de quelques risques encourus couramment par les chargeurs. Ces derniers ou toute personne qui a un intérêt assurable dans la marchandise peuvent souscrire une assurance pour se prémunir contre ces risques. L'assureur Malien offre deux modes de couvertures aux souscripteurs de police facultés. Il peut s'agir de la garantie "tous risques" c'est-à-dire tous les risques de transport sont garantis s'ils ne sont pas expressement exclus par des clauses particulières ou par les conditions générales.

A côté de la garantie "tous risques" les souscripteurs ont la possibilité de choisir une couverture "franc d'avarie Particulière sauf" (F.A.P. sauf). Cette garantie signifie que l'assureur est affranchi des avaries particulières sauf celles qui trouvent leur cause dans les événements limitativement énumérés aux conditions générales.

Ces deux garanties se recoupent à certains points. En effet les deux couvertures ont des dispositions communes car toutes deux couvrent :

- a) La perte totale de l'ensemble de la marchandise et la perte totale d'une partie distincte de celle-ci ;
- b) les contributions aux avaries communes
- c) les frais de sauvetage et de conservation
- d) les avaries particulières qui sont causées par les événements limitativement énumérés aux conditions générales.

C'est surtout concernant les avaries particulières imputables à d'autres causes que celles énumérées, que les deux couvertures diffèrent. En effet la "Tous Risques" couvre, en plus de celles énumérées, les risques de pertes partielles par coulages, casse, échauffement, dommage par eau douce, contamination par d'autres marchandises, non livraison.

La gestion d'un sinistre facultés met à la charge de l'assuré et de l'assureur un certain nombre d'obligations dont l'exécution aboutit à l'indemnisation. L'indemnisation procure à l'assureur, par le biais de la subrogation, le droit d'exercer un recours contre le ou les responsables du dommage. L'exercice du recours est une source importante dans la réalisation de l'équilibre technique d'un portefeuille facultés. A côté de cette source d'ordre public contre le responsable, nous essaierons de rechercher ou de proposer, eu égard à la situation géographique de l'assureur Malien, quelques solutions en vue de l'amélioration du résultat technique de l'assurance facultés au Mali.

En résumé, dans le cadre de ce mémoire, nous verons d'une part l'étude technique et le règlement d'un dossier sinistre, d'autre part l'exercice du recours après l'indemnisation et en conclusion nous proposerons quelques solutions pour une amélioration de l'équilibre technique de l'assurance facultés au Mali.

CHAPITRE I. - L'ETUDE TECHNIQUE ET REGLEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE FACULTES.

L'étude technique et le règlement du dossier sont deux étapes intimement liées et constituent la procédure conduisant à l'indemnisation.

Section I. - L'ETUDE TECHNIQUE DU DOSSIER SINISTRE.

Cette étude passe nécessairement par l'ouverture du dossier sinistre dès réception d'une réclamation de l'assuré (bénéficiaire). C'est de l'examen des éléments de cette réclamation que l'assureur se prononcera sur le dossier ainsi ouvert. Ceci nous conduit à étudier l'ouverture et la recevabilité du dossier sinistre avant toute évaluation de l'indemnité.

§ I. - L'ouverture du dossier sinistre :

La lettre de réclamation qui donne lieu à l'ouverture du dossier est adressée à l'assureur par le bénéficiaire de la garantie. Cette lettre peut être déposée personnellement ou envoyée à la compagnie sous pli recommandé. Une fois la lettre reçue, le service chargé de la gestion des sinistres ouvre immédiatement un dossier en l'immatriculant. Cette immatriculation consiste à lui affecter les références nécessaires à son suivi. La connaissance de ces références annule toute difficulté de recherche du dossier à tout moment.

La lettre de réclamation est accompagnée d'un certain nombre de pièces qui varie selon les modes de transport et la nature des dommages. Mais certaines pièces se retrouvent dans tous les dossiers sinistres quelle que soit la nature du dommage.

I. DOCUMENTS CONSTITUTIFS D'UN DOSSIER DE RECLAMATION

A/ - Pour toute réclamation :

- L'original du certificat ou de la Police d'assurance : Le certificat d'assurance est la preuve contractuelle entre la compagnie et l'assuré. Ce document permet de vérifier si le réclamant est bien le bénéficiaire de la garantie. Il est aussi l'écrit qui définit les obligations des parties en précisant les conditions d'assurance.

- Copie des factures d'origine de la marchandise et frais engagés :

L'assureur est guidé ici par le principe indemnitaire. Comme tout contrat d'assurance dommage, le contrat facultés ne saurait servir à réaliser un profit en cas de perte. Cependant eu égard au principe que ce ne sont pas les facultés qui sont assurées, mais l'intérêt financier qu'elles ont pour leur propriétaire, les assureurs ne contestent pas l'estimation faite ou la valeur déclarée par l'assuré à la souscription. En effet seul l'assuré est à même d'estimer son intérêt financier réel. Nous voyons bien que seules les factures de la marchandise permettent à l'assureur de savoir que la valeur qui lui a été communiquée correspond à la valeur réelle des facultés. La comparaison de la valeur réelle à la valeur assurée peut révéler une situation de sous évaluation ou de surévaluation.

Dans une situation de sous-assurance (sous évaluation) l'assuré est réputé être son propre assureur pour la fraction du risque sous assuré. Il supportera donc la règle proportionnelle.

Dans une situation de ^{sur}assurance (surévaluation), l'assureur réduit la valeur assurée à la valeur réelle qui peut être majorée d'un bénéfice. Ce bénéfice est plafonné à 20 % et c'est ce qu'on appelle la cotité de surévaluation permise. La valeur réelle correspondra à leur prix d'achat augmenté du frêt, du coût de l'assurance et de la cotité de surévaluation.

.../...

On peut donc dire qu'il y a surévaluation lorsque la valeur d'assurance est supérieure à la valeur C.A.F. majorée de 20 %. Cependant il est à noter que la surévaluation est admise dans deux situations :

- lorsque le réclamant arrive à prouver que la valeur réelle (C.A.F. majorée de 20 %) est inférieure à la valeur à destination.

- lorsque les marchandises ont été effectivement vendues et que c'est par obligation des dispositions du contrat de vente que le réclamant avait déterminé la valeur d'assurance. L'assureur retiendra la valeur qui figure au contrat de vente.

La facture permet de déterminer la valeur réelle des marchandises aussi bien à l'égard des assureurs que d'éventuels responsables de dommages en cas de recours.

- Titre Original de transport :

Suivant le mode de transport, ce titre change de nom. C'est ainsi qu'en transport maritime on parle de connaissement, en transport terrestre, c'est la lettre de voiture et pour le transport aérien on parlera de lettre de transport aérien (L.T.A.). Le titre de transport atteste que la marchandise a été effectivement chargée dans tel ou tel moyen de transport.

Le connaissement permet à l'assureur d'apprécier l'identité du navire transporteur et le mode de chargement par rapport à ce qui était convenu avec l'assuré au moment de la souscription.

Le titre de transport en tant que preuve de la réception des facultés par le transporteur permet en plus de connaître dans quel état les marchandises ont été reçues par le transporteur.

B/ - Lorsqu'il s'agit d'avarie Particulière :

Le réclamant doit joindre en plus :

- Certificat du Commissaire d'avarie et rapport d'expertise :

En cas d'avaries en mer, le receptionnaire doit faire constater ces avaries par les commissaires d'avaries dont les noms figurent sur le certificat d'assurance. Ces constatations doivent être faites obligatoirement en présence du transporteur pour préserver les recours de l'assureur.

Concernant les avaries survenues au cours du transport terrestre, les constatations sont faites au Mali par un expert désigné par les assureurs. Cette expertise est faite en présence du réceptionnaire, de l'assureur et du dernier transporteur.

Qu'il s'agisse d'avaries dues au transport maritime ou au transport terrestre, les expertises doivent être contradictoires c'est-à-dire en présence des parties au transport. La portée de cette expertise amiable contradictoire est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

- Eventuellement le constat du transporteur, la liste de colisage, note de Poids :

Le constat du transporteur appelé aussi P.V. du transporteur est un document de preuve. Il est exigé lorsque la police est souscrite avec abandon de recours. Dans ce cas les lettres de reserves ne seront pas exigées mais le procès-verbal du transporteur devra être versé au dossier sinistre comme preuve de réalisation des avaries ou pertes.

La liste de colisage indique la composition des divers colis. On peut dire par exemple qu'il y a dix colis et chaque colis contient 20 ampoules.

La note de poids concerne les facultés dont la valeur est déterminée suivant le poids.

Ainsi à chaque étape du voyage il sera facile de connaître la quantité et le poids des facultés.

- Les correspondances relatives aux réserves faites contre les responsables du dommage :

Les réserves sont formulées au moment des différentes réceptions de la marchandise durant son voyage. On peut trouver les réserves du transitaire contre le transporteur maritime ou contre l'acconier, les réserves du transporteur terrestre contre le transitaire, celles du réceptionnaire au Mali contre le transporteur terrestre.

Selon la convention de Bruxelles art. 3 "le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au plus tard : au moment de la livraison s'il s'agit de dommages apparents ; dans les trois jours suivant la livraison s'il s'agit de dommages non apparents".

- C/ - Lorsqu'il s'agit de colis non délivrés :

L'assuré doit joindre l'attestation définitive de non livraison fournie par le tiers responsable. Une nouvelle clause dite clause 54-bis permet actuellement d'indemniser sur la base de l'attestation provisoire de non livraison. Dans ce cas l'assureur **paye** 80 % de la valeur du colis. Si la marchandise est retrouvée, l'assuré rembourse 90 % de la valeur du colis avec déduction des dépréciations éventuelles. Si elle n'est pas retrouvée au bout de 6 mois l'assureur versera le complément de 20 % déduction faite de la franchise éventuelle et sur présentation du certificat définitif de non livraison.

- D/ - En cas d'avarie commune :

L'assuré devra joindre le reçu de contribution provisoire. Lorsqu'il s'agira d'une contribution définitive, l'assuré doit produire l'extrait du règlement d'avarie commune signé du dispatcheur et le reçu de contribution définitive.

E/ - Perte totale d'une cargaison à la suite de la perte totale du navire :

Dans ce cas l'assuré doit joindre une lettre de l'armement avisant de la perte du navire.

Si l'ouverture du dossier sinistre est une nécessité dans la procédure conduisant à l'indemnisation, elle n'est pas une condition acquisitive de l'indemnité. En effet cette dernière reste tributaire de la recevabilité du dossier sinistre.

§ II. - LA RECEVABILITE DU DOSSIER SINISTRE.

La recevabilité du dossier découle de l'étude dudit dossier. Cette étude consiste dans ses grandes lignes à apprécier :

- . le délai de présentation de la réclamation de l'indemnité.
- . les délais de constatation des dommages et la conservation des réserves.
- l'évènement dommageable par rapport à la garantie accordée.

I. - LE DELAI DE PRESENTATION DE LA RECLAMATION DE L'INDEMNITE

L'assuré doit réclamer son indemnité dès la survenance du sinistre. IL n'y a pas de délai fixé expressément, mais la prescription biennale qui régit les actions découlant des liens assuré-assureur ne saurait être un argument ou une limite du délai de la réclamation. En effet selon les articles 108 et 433 du code de commerce la prescription de toutes actions contre le transporteur maritime ou le voiturier à raison des pertes ou dommages est ~~annale~~. L'assuré s'étant engagé à préserver les droits de recours de l'assureur contre le responsable, tout retard de réclamation empêchant l'exercice de ce recours, autorise l'assureur à indemniser déduction faite du montant de recours espéré.

.../...

La réclamation de l'assuré doit se situer dans un délai raisonnable permettant à l'assureur d'exercer son recours.

II. LES DELAIS DE CONSTATATION DES DOMMAGES ET LA CONSERVATION DES RESERVES

La constatation des dommages doit être faite immédiatement sans délai par le réceptionnaire. L'article 18 des conditions générales indique les personnes à qui il faut s'adresser pour faire constater les dommages et définit la portée de cette expertise.

L'article 19 des mêmes conditions générales met un accent sur l'importance des constatations dans la recevabilité du dossier sinistre. Selon l'article 19 "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 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".

Concernant la conservation des réserves, tout manquement est grave de conséquence. A part les contrats contenant la clause de renonciation à recours, tous les contrats transport mettent un accent particulier sur les réserves à formuler en cas de détérioration des marchandises au cours de leur transport. Cela est normal puisque d'une part l'assureur sera subrogé dans les droits de l'assuré après indemnisation et d'autre part le calcul de la prime demandée par l'assureur est fonction des récupérations auprès du responsable.

.../...

Il importe au réceptionnaire de connaître l'importance et la forme des réserves à prendre car toute erreur ou omission qui déchargerait la responsabilité de l'auteur du dommage, déchargement également la responsabilité de l'assureur jusqu'à concurrence du montant du recours.

Ceci révèle toute l'importance de l'article 105 du code de commerce qui stipule que "la réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée".

III. - L'évènement dommageable et la garantie de l'assureur.

La question est de savoir si l'évènement qui a donné lieu au dommage rentre ou non dans le cadre de la garantie accordée par l'assureur. Autrement dit l'évènement tombe-t-il dans les exclusions ? Pour y répondre il faudra se référer au contenu de la garantie souscrite par l'assuré. Mais la prudence oblige à consulter et les conditions générales et les conditions particulières. En effet il n'est pas rare de constater, pour certaines raisons (commerciales ou résultat technique bon), des dérogations aux conditions générales. C'est le cas des marchandises à nu et colis chargés en pontée. D'après les conditions générales ils ne peuvent être assurés qu'aux conditions F.A.P. sauf. Mais il arrive souvent que l'assureur accepte de les garantir aux conditions "Tous Risques" par dérogation.

Les conditions particulières adaptent le contrat aux besoins de l'assuré. Ainsi elles déterminent avec beaucoup plus de précision l'étendue de la garantie. Le cas fréquent est la garantie Tous Risques avec la mention vol partiel ou total.

Concernant les avaries frais c'est-à-dire les frais engagés par l'assuré pour éviter ou limiter une aggravation de la dépréciation, la garantie ne sera acquise que si elle l'est pour l'évènement générateur. Exemple : les marchandises à l'importation sont acheminées par camion du port d'Abidjan au Mali. Au cours de ce transport terrestre il n'est pas rare de voir tomber des caisses de marchandises. Ces caisses disloquées nécessitent une remise en état pour pouvoir continuer le voyage sans que le contenu soit endommagé. Ces frais de remise en état seront remboursés par la compagnie si les marchandises sont assurées en Tous Risques.

La recevabilité d'un dossier est une étape délicate dans la gestion d'un sinistre. Elle découle d'une étude minutieuse guidée par des règles orthoxes. Dans la pratique il arrive quelquefois, sous la pression des circonstances que l'assureur s'écarte de ces règles. En effet lorsqu'il s'agit d'un client important ou d'un contrat qui a un résultat technique appréciable, il arrive que l'assureur accorde une préférence à l'attitude commerciale au détriment des rigueurs de la technique.

Dès lors que le dossier est déclaré recevable, on en déduit un accord tacite de l'assureur pour son règlement.

Section II. - LE REGLEMENT DU SINISTRE.

Le règlement d'un sinistre comprend deux étapes. La première étape consiste à déterminer le montant de l'indemnité et la seconde se matérialise par le paiement de l'indemnité.

§ 1. - L'EVALUATION DE L'INDEMNITE

Le calcul de l'indemnité varie selon qu'il s'agisse d'une perte ou de marchandise avariée ou d'une avarie commune.

.../...

4 9))
La détermination de l'indemnité à verser au bénéficiaire du contrat tiendra compte, si elle est prévue, de la franchise. L'article 22 des conditions générales stipule que "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.

La franchise est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement.

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 (c'est-à-dire qui résultent des événements F.A.P. sauf) 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".

Il s'agit ici de dispositions générales, rien n'interdit à l'assureur et l'assuré de convenir autrement.

I. - L'EVALUATION DE L'INDEMNITE EN CAS D'AVARIE.

Le dommage doit être exprimé en pourcentage de la valeur des facultés à l'état sain. Le montant du dommage est obtenu en appliquant ce pourcentage à la valeur assurée. S'il y avait surassurance, la valeur sera ramenée à la valeur C.A.F. majorée de 20 %.

Si la marchandise par suite d'une avarie a été vendue, la différence entre la somme assurée et le produit net de la vente constituera le montant du dommage.

La particularité des marchandises avariées est qu'elles ne peuvent être mises à la disposition de l'assureur que dans le cas du délaissement prévu à la police. Le bénéficiaire peut alors délaisser à l'assureur les marchandises en état d'avarie, c'est-à-dire lui en transférer la propriété et recevoir le montant de la valeur assurée. Ce mode exceptionnel de règlement n'est possible que dans quatre cas :

.../...

. Lorsque le navire est perdu sans nouvelle avec les marchandises. Le délai est de trois mois à compter de la dernière nouvelle.

. Lorsque les dommages à la charge des assureurs atteignent les 3/4 de la valeur assurée.

. Lorsque la marchandise a été vendue en cours de voyage suite d'une avarie résultant d'un événement couvert.

. Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage et que la marchandise n'a pu être conduite à destination dans un certain délai (4 à 6 mois).

Exemples d'évaluation d'avarie :

1er exemple : soit une expédition de coton d'une valeur de
14.000

la somme assurée est de 10.000

le coton étant avarié, sa valeur à l'arrivée ;. 8.000

La valeur du dommage = 14.000 - 8.000 = 6.000.

L'indemnité à verser par l'assureur : $6.000 \times \frac{10.000}{14.000} = 4.285.$

2ème exemple : La marchandise avariée a été vendue en cours de route :

La valeur assurée est égale à la valeur réelle de marchandise :
20.000

Le produit de la vente 2.000

Les frais de vente 200

Les frais de constatation 50

Le produit net de la vente sera :

$2.000 - (200 + 50) = \dots\dots\dots 1.750$

Le dommage à la charge de l'assureur sera :

$20.000 - 1.750 = \dots\dots\dots 18.250.$

II. - L'évaluation de l'indemnité en cas de Perte.

La perte peut être appréciée sur la base du poids et ou du nombre des objets. On parlera de perte de poids ou de quantité. Dans les deux cas le montant du dommage à la charge

.../...

de l'assureur se calcule sur la valeur assurée dans la proportion existant entre la partie perdue et le tout.

a) Cas de Perte de Poids :

La perte de poids vise généralement les marchandises en sacs (mil, riz, farine, café etc...). Il peut aussi s'agir de liquide en fût.

Lorsque nous avons une expédition composée de plusieurs sacs, pour déterminer la perte de poids sans supporter la freinte de route, on cherche d'abord à déterminer le poids moyen d'un sac sain à l'arrivée grâce à la pesée des sacs sains. A partir de ce poids moyen on détermine facilement la perte de poids subie par les sacs manquants. En effet la différence entre le poids d'un sac manquant et le poids moyen d'un sac sain constitue la perte de poids.

b) Cas d'une Perte de quantité :

Soit une expédition de 20 ampoules. La valeur d'assurance des 20 ampoules est : 1.100.

A l'arrivée on constate que 8 ampoules manquent.
La partie perdue par rapport au tout sera : $\frac{8}{20} = 40 \%$

Le dommage à la charge de l'assureur sera : $\frac{1.100 \times 40}{100} = 440.$

III. - L'évaluation de l'indemnité en cas d'avarie commune.

L'avarie commune est propre au transport par mer. Le règlement de l'avarie commune a pour but de partager entre l'armateur et les propriétaires des marchandises, les sacrifices ou les dépenses exposés volontairement par le capitaine pour le salut commun, quand leur résultat a été utile.

.../...

La répartition des sacrifices et dépenses est faite par un dispatcheur généralement désigné par l'armateur. Pour une meilleure compréhension, on examinera successivement :

- le fonctionnement du système en dehors de toute considération d'assurance.

- Le mode de remboursement de la contribution par les assureurs.

- a) Modalités de règlement en dehors de toute considération d'assurance :

Le règlement de la contribution d'avarie commune s'effectue en deux temps :

- Versement d'une contribution provisoire :

L'établissement d'un règlement d'avarie commune est long. Lorsque le capitaine déclare le navire en avarie commune, il est impossible de déterminer exactement le montant des dépenses et pertes que le dispatcheur admettra en avarie. On évaluera donc de façon approximative, le pourcentage des pertes par rapport à la valeur totale des intérêts sauvés. A partir de ce pourcentage approximatif, le capitaine, avant de se dessaisir de la cargaison, fera payer par chaque propriétaire une contribution provisoire.

- La contribution définitive.

Le dispatcheur, comme le commissaire d'avarie, expertise le dommage et fixe un montant qui correspond à la valeur des pertes et dépenses causées par le sacrifice du capitaine. Ce montant correspond à la contribution définitive mise à la charge du navire et de chacun des propriétaires des facultés. Si cette contribution définitive est supérieure à la contribution provisoire, un versement complémentaire sera réclamé aux parties concernées. Dans le cas où elle lui est inférieure, il y aura remboursement du trop perçu.

.../...

b) La part contributive à la charge des assureurs.

Les assureurs ne sont tenus de régler aux assurés que la contribution définitive. Mais afin d'éviter de laisser l'assuré à découvert de sommes souvent élevées, les assureurs remboursent immédiatement à l'assuré la contribution provisoire, sans attendre l'établissement du règlement définitif, sous réserve du jeu de la règle proportionnelle. Après ce remboursement, l'assureur prendra les dispositions pour qu'ultérieurement les documents concernant l'avarie lui soient adressés personnellement.

Une fois que le taux de contribution est déterminé par le dispatcheur, la contribution définitive à la charge de l'assureur sera obtenue en appliquant ce taux à la valeur assurée. Il reste entendu que la limite de l'engagement de l'assureur est constituée par la valeur assurée. En conséquence :

. Si la valeur assurée est égale ou supérieure à la valeur contributive (c'est-à-dire la valeur indiquée par le dispatcheur dans son règlement, qui est la valeur des facultés à l'état sain à destination), la contribution définitive sera intégralement remboursée à l'assuré.

. Si la valeur d'assurance est inférieure à la valeur de contribution, l'assuré conservera à sa charge une partie de la contribution réclamée.

Exemple : Soit une expédition d'une valeur assurée de 5.000. Après le règlement d'avarie commune, le dispatcheur fixe la valeur de l'expédition à l'état sain à 6.000 et le taux de contribution à 42 %. La contribution définitive qui sera réclamée à l'assuré sera : $\frac{6.000 \times 42}{100} = 2.520.$

Mais l'assureur ne paiera que $\frac{5.000 \times 42}{100} = 2.100.$

L'assuré conservera à sa charge : $2.520 - 2.100 = 420.$

.../...

L'évaluation de l'indemnité est une étape importante dans la gestion d'un sinistre. Elle annonce l'acquittement de la promesse faite par l'assureur le jour de la conclusion du contrat. Cette promesse se matérialise pour l'assuré dans ce qu'on appelle le paiement de l'indemnité.

§ II. - LE PAIEMENT DE L'INDEMNITE

Le paiement de l'indemnité en assurance facultés s'appuie sur un document appelé dispache qui récapitule toutes les données justifiant l'indemnité. Elle sert en quelque sorte de repère car la dispache seule, sans qu'on ait besoin de recourir à d'autres documents, permet de connaître :

- . le numéro et la date d'émission de la police
- . le nom du navire et le voyage effectué
- . l'aliment et la valeur d'assurance
- . les conditions d'assurance
- . le numéro de la fiche de constatation signée des parties.

C'est aussi sur cette dispache que l'on retrouve les différents calculs qui ont conduit à la détermination du montant de l'indemnité. L'importance capitale de la dispache réside dans le fait qu'une fois revêtue de la signature du bénéficiaire elle acquiert une valeur de preuve. La signature de l'assuré confirme son accord sur le décompte comme règlement définitif du sinistre pour solde de tout compte.

Pour le chef comptable, la dispache est le seul document qui lui permettra de faire aisément la ventilation des charges du sinistre... Cette ventilation est faite sur la dispache de la manière suivante. :

<u>Compagnie</u>	<u>%</u>	<u>Principal</u>	<u>Honoraires</u>	<u>Total</u>	<u>Droit de dispache</u>
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

.../...

Une fois la dispache signée par la compagnie et le bénéficiaire, la remise du chèque doit intervenir immédiatement. Au sujet de ce paiement de l'indemnité, le 2^e alinéa de l'article 25 des conditions générales autorise l'assureur à compenser les primes impayées avec l'indemnité due. On peut se poser la question de savoir si dans tous les cas l'assureur peut opposer au paiement de l'indemnité un non paiement de la prime. Le problème est brûlant surtout dans le cas d'une expédition C.A.F. En supposant qu'un exportateur Malien vend des marchandises au Japon en soignant l'assurance au Mali. Lorsque les facultés subissent des dommages couverts, est-ce qu'il sera correcte d'opposer au paiement de l'indemnité du Japonais le non paiement de la prime d'assurance. On voit très bien que cela nuirait aux échanges entre les deux pays. C'est pourquoi l'article 25 précise que l'assureur ne pourra opposer 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.

En tout état de cause le paiement de l'indemnité subroge l'assureur dans les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. C'est ce qui justifie la signature de l'acte de subrogation par le bénéficiaire de l'indemnité. Cette indemnité versée par l'assureur constitue le plafond de la subrogation qui se traduit pour l'assureur par l'exercice du recours.

CHAPITRE II. -/ L'EXERCICE DU RECOURS APRES INDEMNISATION./

Section I. - LE FONDEMENT DU RECOURS ET DES RESPONSABILITES EVENTUELLES.

§ 1. - FONDEMENT DE L'EXERCICE DU RECOURS.

L'assuré a le devoir, en cas de sinistre ou de menace de sinistre, de veiller à la sauvegarde de la marchandise et prévenir autant que possible une aggravation du dommage. Bref l'assuré doit agir comme s'il n'était pas assuré (par exemple procéder à la mise à l'abri de la pluie, une caisse ouverte accidentellement).

Les droits contre les tiers responsables du dommage devront être préservés par l'assuré au profit de l'assureur. L'inobservation de ces dispositions expose l'assuré à de grave sanction. Cette sanction se justifie dans la mesure où le contrat conclu entre l'assuré et l'assureur prévoit que l'assureur qui a indemnisé sera subrogé dans tous les droits de l'assuré jusqu'à concurrence de l'indemnité perçue.

La subrogation s'analyse en un droit qu'a l'assureur de se substituer à l'assuré dans tous recours que celui-ci pourrait exercer à l'encontre des tiers responsables de pertes ou dommages dont l'assureur l'a indemnisé. En matière de transport maritime les responsables éventuels sont l'armateur, l'acconier et le trasitaire.

§ 2. - LES RESPONSABLES EVENTUELS DU DOMMAGE.

A. - Le transporteur Maritime.

La responsabilité du transporteur maritime est largement définie dans la convention de Bruxelles, 25 Août 1924. Il s'agit d'un protocole d'accord entre les pays signataires pour harmoniser leurs législations en matière de connaissance. Ainsi tout connaissance émis dans un état signataire sera régi par les dispositions de la convention.

.../...

Selon cette convention le transporteur maritime est d'une part responsable des pertes et dommages subis par la marchandise du fait de ses fautes, omissions, négligences ou erreurs ou de celles du navire s'il pouvait les éviter. Et d'autre part il est exonéré de toute responsabilité d'événements hors de son contrôle.

Pour mieux cerner le cadre juridique de cette responsabilité nous traiterons la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime, ensuite nous verrons les causes exonératoires de cette responsabilité et enfin nous parlerons de la limitation en valeur de sa responsabilité.

- La Présomption de Responsabilité du transporteur Maritime.

Le transporteur est tenu d'une obligation de résultat. Partant il pèse sur lui une présomption de responsabilité dont le cadre est défini à l'article 3 de la convention.

D'abord la responsabilité de l'armateur est retenue en cas d'inavigabilité caractérisée par l'inaptitude du navire à surmonter les conditions du transport par mer. C'est pourquoi le transporteur est tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité.

L'inavigabilité sera retenue contre le transporteur dans deux cas :

- Si le défaut qui est à l'origine ne pouvait pas échapper à l'attention d'un transporteur consciencieux.

- Si les circonstances qui ont contribué à rendre le navire inavigable après le commencement du voyage ne sont pas hors de son contrôle.

Dans tous les cas le transporteur doit prouver sa diligence raisonnable pour lever la présomption.

.../...

En dehors des dommages imputables à l'inavigabilité, certaines opérations telles que le chargement, la manutention, l'arrimage, la garde et le déchargement des facultés doivent être faites sous l'empire d'une diligence raisonnable. Le transporteur est pleinement responsable d'une mauvaise exécution de ces opérations. La cause la plus fréquente des dommages est le mauvais arrimage. Il arrive très souvent que diverses marchandises soient chargées dans une même cale alors qu'il aurait fallu les arrimer dans des cales différentes. Ce mauvais arrimage est une cause de buée de cale ou de contamination d'une marchandise par une autre.

Durant toutes ces opérations il pèse sur le transporteur une présomption de responsabilité. Il ne peut s'exonérer qu'en rapportant la preuve qu'il n'a pas failli à la diligence raisonnable qui lui est imposée.

De toute façon il est pratiquement impossible au transporteur de s'exonérer en cas de manquant ou de non livraison, à moins que le manquant ne résulte de la nature de la marchandise (freinte de route ou dessiccation) qui est l'une des causes exonératoires de responsabilité.

- Les causes exonératoires de responsabilité.

Il s'agit des cas où le transporteur est expressément exonéré de toute responsabilité pour les dommages résultant de l'une des causes énumérées à l'article 4 de la convention. Ces causes peuvent être classées en trois groupes :

1er groupe :

La perte ou le dommage résulte d'un "acte de Dieu" de perils de la mer, de force majeure, de faits de guerre, d'une quarantaine, d'émeutes ou de grève, d'un arrêt ou contrainte de Prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire".

2ème groupe :

La perte ou le dommage résulte d'actes ou omissions du chargeur ou propriétaire des marchandises ou de son agent ou

représentant, de vice caché, de vice propre ou nature de la marchandise, d'une insuffisance d'emballage ou d'une imperfection d'emballage ou d'une imperfection de marque.

3ème groupe :

La perte ou le dommage résulte des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ou d'un incendie survenu à bord, à moins que l'incendie ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.

Ce qui est surtout important à retenir est qu'il n'est jamais fait allusion à l'extériorité de l'évènement tel que force majeure, grèves ou fait de guerre. Il faut surtout se faire une idée humaine de l'imprévisibilité et de l'irrésistibilité.

- Limitation de la responsabilité du transporteur en valeur :

La convention de Bruxelles a limité la responsabilité du transporteur maritime à 100 livres sterling or par colis ou unité soit 4576,5 F par colis ou unité, à moins que la valeur de la marchandise ait été insérée au connaissement.

Mais rien n'interdit le chargeur et le transporteur de convenir sur un montant supérieur. Après la signature de la convention, des équivalents de cette limite (100 livres sterling-or) ont été fixés par les lois nationales de certains pays. Mais avec l'inflation et les dévaluations de ces monnaies nationales, l'indemnisation par le transporteur était devenu presque symbolique... C'est ce qui a conduit certains pays à rehausser la limite de 100 sterling-or. Ainsi en France, la limite est actuellement fixée à 10.000 FF point carré par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable (Bruxelles 23/2/1968).

.../...

Après cette étude, nous voyons que le transporteur maritime a une responsabilité très étendue dans une expédition maritime. Mais il n'est pas le seul à voir sa responsabilité retenue. En effet avant la livraison des facultés au destinataire, elles subissent des opérations de manutention, de gardiennage et de transit. A ces niveaux, des avaries peuvent se produire. Il convient donc de voir la responsabilité que peuvent encourir les auxiliaires de transport qui effectuent ces opérations. Il s'agit essentiellement de l'acconier et du transitaire.

B. - LA RESPONSABILITE DES AUXILIAIRES DE TRANSPORT.

1.- La responsabilité de l'acconier :

L'acconier peut effectuer deux sortes d'opérations : Il peut être sollicité par le transporteur pour effectuer le déchargement. Dans ce cas sa responsabilité passe nécessairement par celle du transporteur. Mais il se peut que l'acconier soit expressement désigné dans le connaissement ou encore que mandat ait été donné au transporteur pour désigner un acconier. Dans ces cas l'acconier agit pour le compte du destinataire qui aura un droit de recours direct contre ^{lui.} L'étendue de la responsabilité de l'acconier varie selon qu'il effectue des opérations de manutention ou de gardiennage. Lorsqu'il effectue des opérations de manutention, il est tenu d'une obligation de moyen. Par conséquent il appartient au réclamant de prouver la faute de l'acconier. Dans les opérations de gardiennage il doit restituer la marchandise dans l'état qu'il l'a reçue. La loi pèse sur lui dans cette dernière opération une présomption de responsabilité. L'acconier peut lever cette présomption en prouvant que le dommage relève du transporteur maritime ou d'un cas de force majeure ou de la faute de l'expéditeur ou autre cause qui ne lui est pas imputable.

Cette responsabilité de l'acconier est régie par la loi du 2 Avril 1936.

.../...

- La responsabilité du Transitaire.

Le transitaire est un mandataire salarié. Il agit pour le compte soit du destinataire soit de l'expéditeur. D'une manière générale il agit pour le compte de son client. A la différence du **commissionnaire** de transport qui répond de la responsabilité du transporteur choisi par lui et de ses fautes personnelles, le transitaire ne répond que de ses propres fautes. En effet le transitaire ne s'engage pas à soigner le déplacement des facultés. Il opère seulement entre deux transports. Il ne couvre ni l'un ni l'autre. Il n'est pas responsable des dommages survenus au cours du transport effectué par le premier transporteur qui lui remet les facultés, ni de ceux survenus par la faute du deuxième à qui il remet la marchandise pour le compte de son client.

La faute personnelle du transitaire consisterait à négliger la prise de réserves contre le premier transporteur.

Entre les deux transports c'est-à-dire entre la réception des facultés et le deuxième transport, les marchandises peuvent séjourner dans un entrepôt du transitaire. Dans ce cas la responsabilité éventuelle du transitaire se mesurera par la différence entre l'état des facultés à la réception et leur état à la remise au deuxième transporteur.

Le transitaire doit répondre des fautes que n'aurait pas commis un mandataire diligent. Durant la garde de la marchandise il doit apporter tous les soins nécessaires pour leur bonne conservation.

Le transitaire n'étant pas un transporteur, ne devrait invoquer la prescription **annulée** de l'art. 108 du code de commerce, mais pourrait valablement demander l'application des dispositions de l'art. 105 au cas où le client ne lui aurait pas notifié dans les trois jours des réserves pour les dommages non apparents.

.../...

Il faut noter cependant que le transitaire peut stipuler sa non responsabilité, comme il peut prévoir une clause de limitation de sa responsabilité. Mais ces clauses doivent être portées à la connaissance de la clientèle.

Section II. - L'EXERCICE DU RECOURS.

§ I. - La procédure de l'exercice du recours.

L'exercice du recours débute par la recherche des responsables du dommage. Cette recherche s'opère à partir d'une analyse méticuleuse des mêmes documents qui ont été exigés de l'assuré au moment de l'ouverture du dossier sinistre. En effet à l'aide des différents bons de livraisons, des différentes réserves formulées à chaque réception, des rapports d'expertises, de la liste de colisage, note de poids, des titres de transport, il sera très facile d'apprécier la variation de l'état des facultés entre leur remise au capitaine et leur réception par l'acconier ou le transitaire. Il en va de même entre leur remise au transporteur routier et leur réception par le transitaire.

Dès que les responsabilités sont situées, une lettre de réclamation du montant du recours est adressée au responsable. Cette lettre est accompagnée des documents justifiant la mise en cause de la responsabilité de l'auteur.

En ce qui concerne les recours contre les transporteurs maritimes, compte tenu des difficultés rencontrées, certains assureurs Maliens ont préféré signer des accords avec des assureurs Ivoiriens. C'est ainsi que la C.N.A.R. a désigné la SIDAM pour l'exercice de ses recours maritimes contre une commission de 30 %.

Le suivi d'un dossier recours impose l'entretien d'un dialogue écrit entre l'assureur et le responsable du dommage. Mais tout prolongement de ce dialogue doit tenir compte de la prescription. Il faut surtout prendre garde de certains armateurs (Italiens et les Espagnols) qui ne répondent pas toujours aux correspondances et attendent le délai de la prescription annale qui éteint le droit de l'assureur d'exercer le recours.

Devant un tel comportement, l'assureur subrogé dispose de deux moyens :

- la suspension des délais de prescription c'est-à-dire l'obtention d'un report d'échéance.

- L'interruption de la prescription par voie judiciaire.

Dans la pratique le paiement de la plupart des recours intervient en dehors de toute assignation.

§ II. - Encaissement du recours.

L'encaissement du recours contribuera à alléger la charge des sinistres et partant améliorer l'équilibre technique de la branche. Le montant du recours revient, dans la plupart des cas, intégralement à l'assureur. Mais souvent il arrive que ce recours subit un partage entre l'assureur et l'assuré dans le cadre d'une franchise ou d'une non assurance.

Dans tous les cas l'encaissement du recours met fin à la gestion du sinistre. Ainsi on parlera de la clôture du dossier sinistre.

CONCLUSION
oooooooooooooooooooooooooooooooo

Compte tenu de la multiplicité des sinistres facultés et du résultat technique inquiétant, l'heure est à la réflexion sur les solutions d'amélioration de la sinistralité dans cette catégorie d'assurance au Mali.

Quelles sont les mesures envisageables pour réduire le coût de l'assurance facultés au Mali ?

La première mesure serait la tarification personnalisée pour les contrats en portefeuille et l'établissement d'un tarif plancher pour les nouvelles affaires.

Cette tarification personnalisée peut contribuer à inciter l'assuré à prendre certaines dispositions telles que le bon choix des transporteurs, un meilleur conditionnement et un suivi rigoureux des facultés. Elle permettra une prévention des sinistres en faisant participer l'assuré aux pertes et profits qui sont généralement liés à la manutention des marchandises.

Mais l'intervention de l'assuré dans la prévention des sinistres ne touche qu'une infime partie des innombrables causes des dommages. En effet si l'assuré pouvait prévenir à cent pour cent les sinistres, l'assurance perdrait sa raison d'exister. Dans la plupart des cas, ni les assureurs Maliens, ni les assurés^{ne} peuvent contribuer à réduire ou à prévenir les dommages. La majeure partie survient dans les ports de transit et particulièrement au port d'Abidjan.

Ces pertes sont dues principalement au fait que les marchandises, soumises à une inspection ou formalité portuaire, doivent souvent attendre longtemps dans les locaux encombrés, mal protégés et inadaptés avant d'être rechargées pour le voyage terrestre Abidjan-Bamako.

.../...

Les risques au port sont encore plus grands pour les marchandises périssables destinées à la consommation. Ces marchandises sont laissées sans soins pendant de longue période. Les déplacements et les replacements effectués par les acconiers comportent aussi des risques non négligeables.

Quelles solutions, les assureurs Maliens peuvent-ils envisager, pour limiter les dommages et partant améliorer l'équilibre de la branche.

a) Participation des assureurs cotiers dans les risques "Maliens": La participation consistera à céder une part des risques souscrits aux assureurs Ivoiriens ou Sénégalais soit sous forme de coassurance, soit sous forme de réassurance. Dans le cas d'une réassurance la quote part sera la traitée le mieux indiqué pour réaliser un partage du sort. Le pourcentage de participation doit être suffisant car un taux faible entrainera une hésitation à exposer des frais que la prévention ou la réduction du dommage exige.

Un des avantages évidents est que l'exercice des recours maritimes sera mieux suivi par les coassureurs Ivoiriens et permettra une diminution relativement forte de la charge des sinistres.

Les problèmes découlant de cette coopération :

- D'abord au niveau des frais exposés pour la prévention au port :

on peut envisager un paratage de ces frais entre les deux parties dans la même proportion que les primes. Cela vaut également pour toutes autres dépenses.

On peut aussi envisager une compensation des frais exposés au port avec ceux exposés par les assureurs Maliens.

Il s'agit ici des frais qui ne sont pas liés à la gestion d'un sinistre.

.../...

- La coopération ne portera que sur un certain nombre d'affaires à savoir les facultés qui transitent par le port d'Abidjan. Pour les autres affaires il faudrait prévoir une séparation des comptes.

- Les assureurs Maliens doivent bénéficier de la confiance totale de leur partenaire. En effet les premiers, étant en contact direct avec les assurés, doivent avoir la possibilité, d'une part d'accepter les risques sans recourir à l'avis des coassureurs, et d'autre part de régler les sinistres au nom du groupe.

- Sur le plan juridique les coassureurs y compris les assureurs Maliens ne seront responsables des dommages qu'à concurrence de la part qu'ils acceptent sur les risques. Pour chaque souscription faut-il avoir l'acceptation de l'assuré pour le choix du coassureur Ivoirien ? En effet l'assuré peut craindre une insolvabilité du coassureur qu'il ne connaît pas et qui prend part dans la couverture de son risque.

Bien que l'assuré ait un droit "préférenciel" dans le choix du coassureur, nous pensons que l'impératif que vaut la survie de la branche prime sur une telle éventualité. Sans nier que cela représente un danger pour l'importeur^{ta}, nous remarquons que l'insolvable^{ta} peut être l'assureur Malien.

- Au fil des années une réciprocité doit être envisagée pour compenser les pertes d'aliments de prime.

Cette réciprocité doit être perçue comme une des causes principales de cette coopération. En l'absence d'une obligation d'assurance à l'importation, les assurances facultés au Mali sont loin d'être régies par la loi des grands nombres. Les souscriptions sont très faibles si bien que la compensation est presque inexistante. Cette faiblesse du volume des affaires est un facteur essentiel du déséquilibre de cette branche. Les assureurs Maliens, à force de rechercher le maximum de clients sont amenés à tarifier en dessous des taux techniques issus des statistiques. Le même état d'esprit se retrouve au niveau de la gestion des sinistres.

En effet il est fréquent que l'assureur accorde sa garantie à cent pour cent sachant très bien que l'assuré n'a pas sauvegardé les droits de recours contre le responsable.

En résumé cette intégration permettra d'une part d'augmenter les aliments de primes et d'autre part faciliter la gestion des sinistres (suivi des recours, conseil aux assurés, diriger les expertises).

b) La représentation des assureurs au port.

antenne

7
.
/

Cette solution consiste à détacher du personnel pour créer une antenne à Abidjan. C'est une solution élégante et idéaliste. Une étude de rentabilité doit être faite au préalable car l'implantation entraînera un allourdissement des frais généraux de la branche. Hormis ce problème de rentabilité, l'antenne permettra de prolonger les bureaux des c^{ies} Maliennes jusqu'au port. Il sera donc aisé de mieux diriger les expertises, d'aider les assurés à formuler à temps les réserves et de mieux situer les responsabilités en cas de pertes ou de dommages. Les recours seront exercés sur place sans qu'il soit nécessaire d'octroyer 30 % ou autres commissions à des intermédiaires.

En ce qui concerne les recours contre les transporteurs terrestres, la particularité au Mali est qu'il est exercé dans la plupart ^{des cas} par les assurés eux-mêmes. En effet, en cas d'avarie ou de pertes au cours du transport terrestre, il est fréquent que l'assuré déflaque la valeur du dommage sur le frêt. Ainsi les assureurs sont obligés d'attendre un prochain sinistre pour faire une compensation. Ceci serait une bonne chose si les assurés tenaient compte de la limitation en valeur de la responsabilité du transporteur. Généralement ces transporteurs ne connaissent pas leur droit ou n'ont pas honoré leurs obligations vis-à-vis des autorités (défaut de patente, impôt sur bénéfice). Alors la seule riposte de ces derniers est le refus temporaire de transporter les facultés de ces assurés tant qu'il y a d'autres marchandises. C'est ainsi que des facultés restent au port pendant le temps qu'il ne faut pour les acheminer sur le Mali.

D Mais tout compte fait les assureurs apprécient cette conduite des assurés eu égard des difficultés rencontrées par les compagnies auprès des transporteurs pour ~~EXERCER~~ les recours.

La gestion d'un sinistre facultés n'est pas chose facile compte tenu de la continentalité. A cet anticape il faut ajouter le manque de personnel qualifié qui se traduit souvent par un service médiocre, des retards et, dans certains cas des litiges entre assurés et assureurs. Les assurés Maliens n'ont pas un fonds de roulement très appréciable. De ce fait toute lenteur dans le règlement de sinistre leur porte préjudice. Cette lenteur est encore accentuée lorsqu'il s'agit d'une compagnie qui n'est pas habilitée à établir la dispache. Les contacts avec les sièges sociaux se faisant généralement par lettre prennent un temps considérable.

Il est à remarquer aussi que beaucoup d'importateurs ne sont pas familiarisés avec la façon dont les déclarations de sinistre doivent être présentées et avec les conditions qui doivent être remplies pour les expertises. En conséquence, très souvent les lettres de réclamation sont formulées en retard ou ne permettent pas un recours contre le transporteur. Mais il faut reconnaître que dans bien de cas, il est pratiquement impossible à l'importateur Malien de déposer une réclamation auprès du transporteur maritime dans les trois jours (surtout pour les dommages non apparents). C'est pourquoi, l'impossibilité d'engager la responsabilité de l'armateur fait que les assureurs Maliens préfèrent, après indemnisation, mettre fin à la gestion du sinistre plutôt que d'allourdir les frais de gestion par des correspondances inutiles.

C'est ainsi qu'il arrive qu'on se pose la question de savoir si les compagnies doivent continuer à faire rentrer en ligne de compte les résultats des recours contre les transporteurs maritimes dans le calcul de leurs primes, car dans la plupart des cas, ces recours sont impraticables./-

DOCUMENTATION

=====

Pages

- 1- Collection de l'école nationale d'assurance.
 L'Assurance - Théorie - Pratique - Comptabilité
 tome 2 - 273 à 283.
 éditeurs : Argus - Assurance Française.

2. - Manuel Pratique du Producteur d'assurance
 auteur : P. R. BAGLIN 145 à 172.
 Editeur : Livrairie générale de droit et de
 jurisprudence.

3. - Manuel de l'Assureur Maritime et transports
 Auteur : René PERLLIER
 éditeur : L'argus.

4. - Droit des Transports Terrestres et Aériens 174 à 236
 Auteur : René RODIERE, 3è édition
 éditeur : Précis DALLOZ.

5. - Rapport de stage : 1976-1978 I.I.A. YAOUNDE
 L'Assurance Maritime
 Les problèmes posés par le règlement des avaries
 à la SONAR du BENIN.
 Présenté par LABITE Françoise.

6. - Revue de l'I.I.A. - Juillet 1976 n° 3
 Assurance Transports en Afrique.

7. - La Prévention des sinistres aux marchandise :
 Suggestions à l'intention des pays en développe-
 ment.
 Référence. TD/B/C.3/162. 3 Août 1982.
 Auteur : Secretariat CNUCED.