

405-85



ASSURANCES GÉNÉRALES
DE COTE D'IVOIRE

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
YAOUNDE - CAMEROUN

CYCLE SUPERIEUR
5eme PROMOTION
1980 - 1982

MEMOIRE :

G E S T I O N D ' U N S I N I S T R E
F A C U L T E S M A R I T I M E S

par N'GORAN MARTIN KOUADIO

S O M M A I R E

	PAGES
TITRES	
REMERCIEMENTS	
AVANT-PROPOS	
INTRODUCTION	1
<u>PREMIERE PARTIE</u> : ETUDE DU REGLEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE FACULTES MARITIMES	5
I- 1 OUVERTURE DU DOSSIER	5
I- 2 L'EXAMEN DU DOSSIER	6
I- 3 LE REGLEMENT PROPREMENT <i>dit</i>	16
<u>DEUXIEME PARTIE</u> : ETUDE DU RECOURS DE L'ASSUREUR	21
II. 1 LES PRINCIPAUX GENERAUX	22
II. 2 SITUATION DES DIFFERENTS RESPONSABLES	24
II. 3 MODALITES PRATIQUES DE L'EXERCICE DU RECOURS	25
<u>CONCLUSION</u>	47.

25

→ P. 37

REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis ici d'adresser mes vifs et sincères remerciements et de témoigner toute ma reconnaissance à Messieurs,

Antoine LEMESLE, Directeur Général et administrateur délégué des ASSURANCES GENERALES DE COTE D'IVOIRE, A.G.C.I. qui m'a accepté sans réserves et qui avant de prendre ses vacances annuelles, s'est préoccupé de la bonne marche des premiers jours du stage.

Eric FRAYSSE, Responsable de la branche Maritime et Transports, mon maitre de stage, qui dès les premiers moments s'est occupé à m'intégrer dans l'ambiance du travail à me décontracter. Ayant eu la lourde tâche de m'initier à la pratique de la gestion des dossiers maritimes, il l'a fait sans retenue. Je lui dois ce que j'ai pu assimiler tant soit peu sur le plan pratique. Mes remerciements vont d'ailleurs en ce sens au camarade de la faculté BADOBRE KAKRE Louis adjoint de Mr. FRAYSSE, dont la collaboration m'a été très appréciable.

Je voudrais également remercier Messieurs,

Yves GAUTHIER, Responsable du service Sinistres qui, pendant une semaine, m'a donné plein accès aux dossiers, a répondu à toutes les difficultés que je rencontrais dans la compréhension de certains cas pratiques.

Didier DUCHENE, Responsable du service comptabilité et du personnel, qui a mis à notre disposition le matériel nécessaire au stage et qui nous a présenté la société dans sa forme, dans ses buts et perspectives d'avenir et qui a prêté une attention particulière à toutes les questions que nous lui avons posées durant tout le stage.

Je voudrais enfin remercier tous les employés et cadres des A.G.C.I. qui ont manifesté une grande sympathie à mon égard, sans oublier Melle SOLANGE qui a accepté avec beaucoup de générosité de dactylographier ce mémoire. Je lui témoigne toute ma gratitude.

AVANT - PROPOS

L'Institut International des Assurances de YAOUNDE (CAMEROUN) dans le souci de rendre son enseignement plus efficace, essaie d'allier la formation pratique à la formation théorique. C'est dans cet esprit qu'à la fin de la première année d'étude, les élèves de l'Institut doivent effectuer un stage d'environ dix semaines dans une compagnie ou dans un organisme d'assurances dans l'un des pays membres de la CICA. J'ai effectué dans ce contexte un stage du 3 Août au 15 Octobre 1981 aux Assurances Générales de Côte d'Ivoire, A.G.C.I.

Monsieur Eric FRAYSSE, mon maitre de stage et moi-même avons choisi de me faire analyser la gestion d'un sinistre faculté maritime.

Avant d'entamer la reflexion sur ce sujet, il convient de s'arrêter un moment, d'une part sur la présentation des A.G.C.I. cadre où s'est effectué le stage et d'autre part sur la description au travail proprement dit.

PRESENTATION DES ASSURANCES GENERALES DE COTE D'IVOIRE :

Les Assurances Générales de Côte d'Ivoire ont été créées le 20 Juin 1979, création consacrée par un agrément du premier avril 1980 à effet retroactif au 1er Janvier 1979; constituée sous forme de société anonyme au capital de 420.000.000 de francs CFA, divisé en 42.000 actions de 10.000 francs CFA chaque action, les A.G.C.I. sont une filialisation de la succursale des A.G.F. à ABIDJAN (Côte d'Ivoire).

.../...

Le capital social se répartit ainsi en 100.000.000 de francs CFA par apport en Numéraire et 320.000.000 par apport en nature. La conversion des AGF en société de droit national fait que l'apport en nature est essentiellement constitué par le transfert du portefeuille dont la valeur est de 320.000.000 de francs CFA. Les 100.000.000 de francs CFA ne constituant que le nouvel apport au niveau des agents apporteurs (actionnaires) ; la répartition s'établit comme suit :

AGF IART	76, 20 %
AGF Vie	6, 20 %
SACI	10, %
COFINCI	7, 45 %
DIVERSES PERSONNES PHYSIQUES	0, 15 %.

Le conseil d'Administration de la société est présidé par Monsieur PLESCOFF Georges, Président des A.G.F.

Les administrateurs sont :

Mr. PLESCOFF, Président AGF-IART et AGF-Vie,

Mr. LEMESLE, Directeur général, Administrateur-délégué.

Les A.G.C.I., par la date de leur création, se classent parmi les derniers nés du monde des assurances ; plus que tout autre élément, la présentation de l'organigramme témoigne mieux de la jeunesse et de la simplicité de la structure de toute nouvelle société, en revanche, l'examen de l'évolution des effectifs du personnel au sein des A.G.C.I. montre bien la volonté d'expansion et du désir du travail bien fait de cette société, surtout que ce personnel se recrute à un niveau d'étude appréciable (BAC ou plus). Le tableau n° 1 nous montre la croissance rapide du personnel.

.../...

TAB LEAU N° 1

EVOLUTION DES EFFECTIFS AGCI

Expatriés	5
Contant local	19
	<hr/>
	24

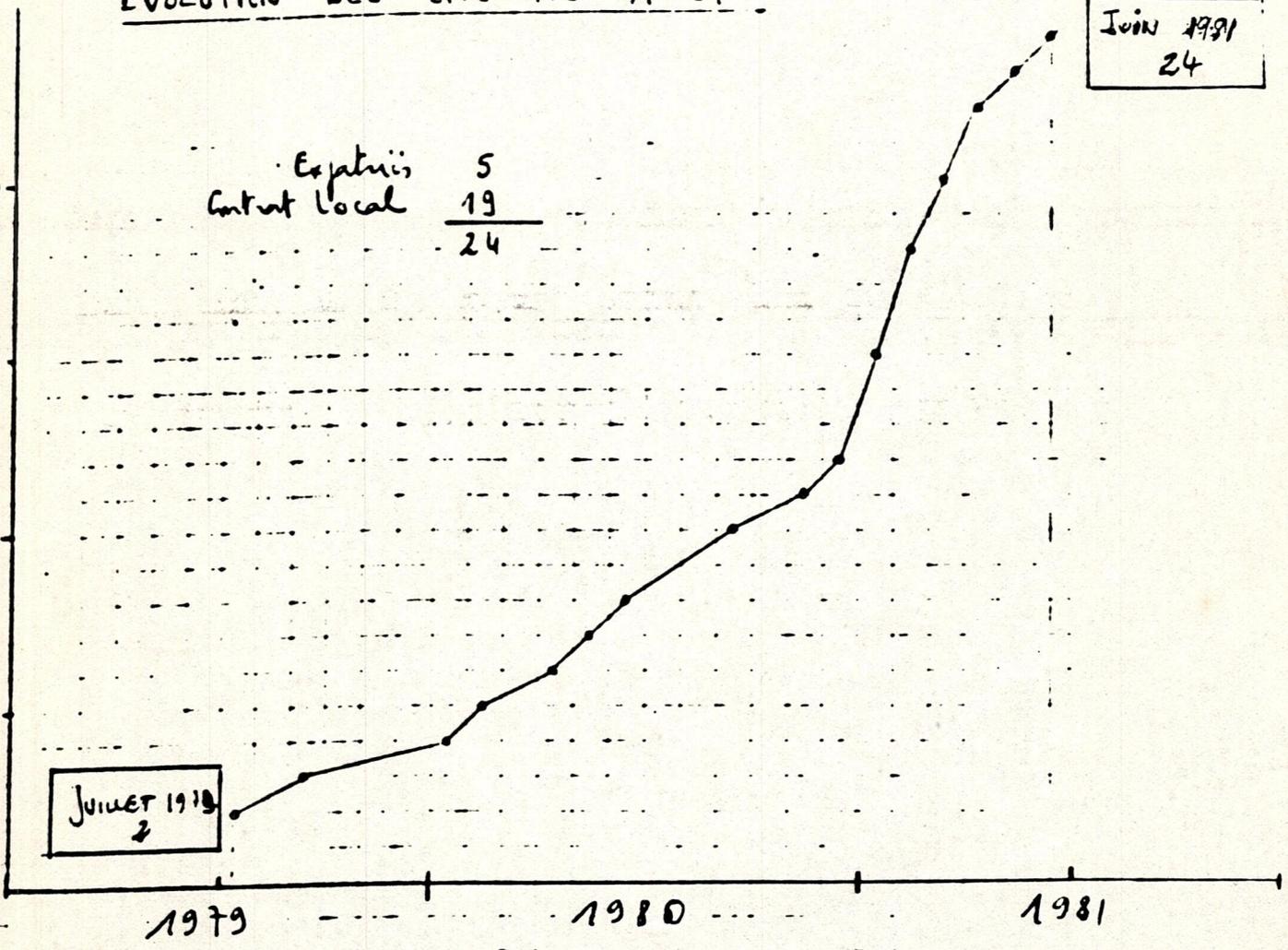
Juin 1981
24

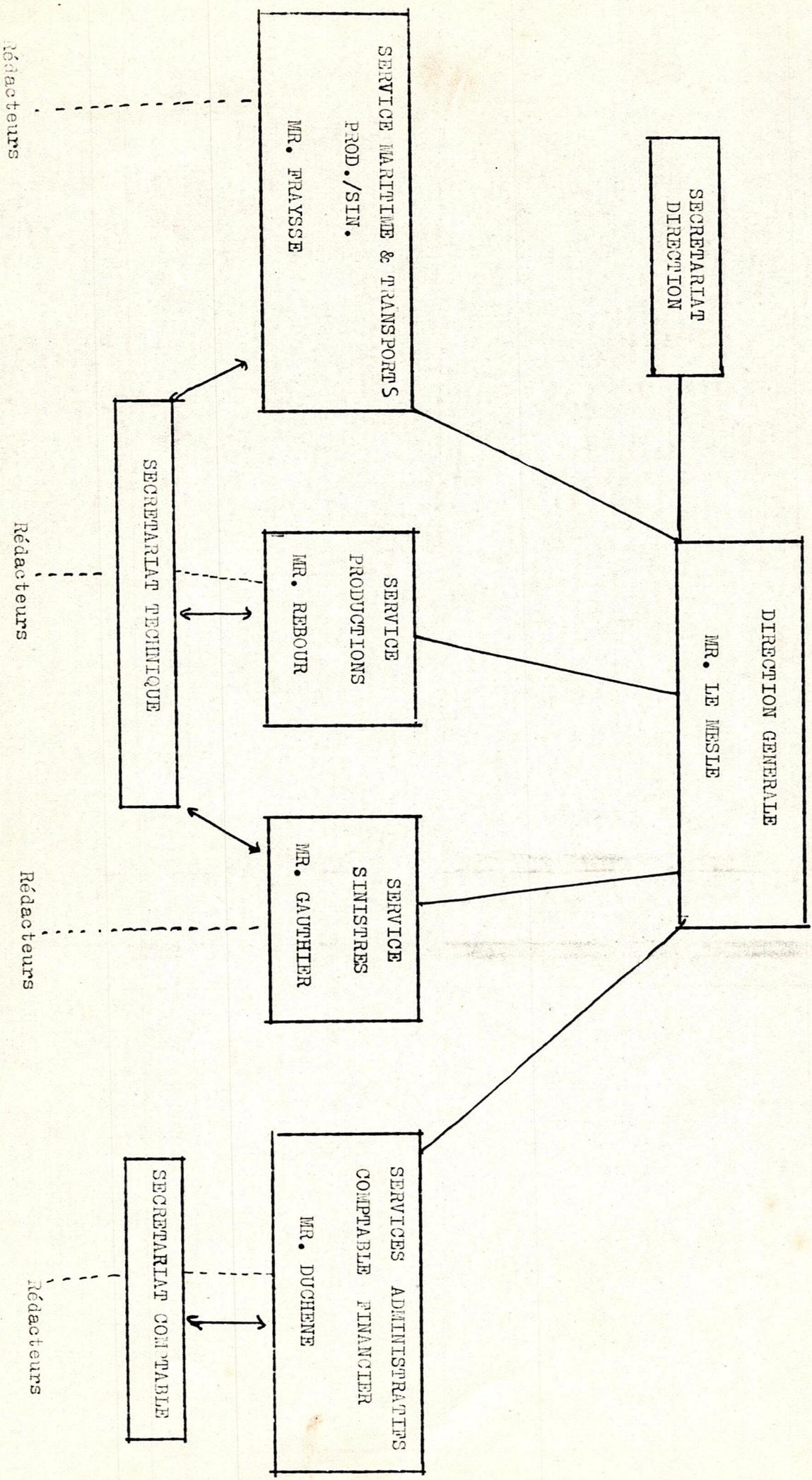
JUINET 1979
2

1979

1980

1981





les employés de l'Agence AGCI
Que sont devenus
planétaire

En Juillet 1979, la Société a démarré avec 2 personnes, le Directeur général et le comptable, En Juin 1981 la société compte 24 personnes dont 5 expatriés et 19 contrats locaux. Le gros du recrutement s'est effectué entre la fin de l'année 1980 et dans la première moitié de l'année 1981.

9 // Avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 2,5 milliards en 1979 et avec un de l'ordre de 4 milliards en 1980 y compris les affaires transports et maritime. Les AGCI bien que d'existence récente, réalisent près du 10e du C.A. de l'ensemble du marché ivoirien, ce qui les classe parmi les 4 premières compagnies opérant sur la place. Pour ces deux premiers exercices, la compagnie a tenu bon malgré la conjoncture économique difficile. (voir tableau Etat 1974-1980.

Comme toute société nouvelle, les A.G.C.I. se fixent certains objectifs à atteindre. Au titre de ces objectifs on peut citer la réalisation du siège social de la société. Cette réalisation est d'autant plus importante que les autres objectifs visés en dépendent : informatisation, création du bureau des affaires directes, extension des services déjà existant.

prudence?

Enfin, à plus ou moins long terme on compte réaliser peu à peu l'ivoirisation des capitaux, seulement cette opération doit être envisagée avec beaucoup de réserves, l'expérience a montré que les compagnies nationales qui ont tenté de faire appel au public n'ont pas eu grand succès. L'activité d'assurance ayant une nature qui ne permet pas de distribuer régulièrement des dividendes en cas d'exercices fructueux mais plu-

: 197 9

VENTILATION PAR CATEGORIES D'OPERATIONS

PAYS : COTE D'IVOIRE

DEBIT	TOTAL	Accidents du Travail	Auto	Incendie	Transports Maritimes	Autres Transports	Autres Risques
frais accessoires payés nets caissés	233.472.075	-	177.165.818	4.899.806	-	-	51.406.451
sinistres et frais accessoires mathématique :	- 1.981.821	-	-	-	-	-	- 1.981.821
montant précédent	+ 1.012.827.562	-	+ 872.987.850	+ 81.205.950	-	-	+ 58.633.762
montant à encaisser :							
montant précédent							
montant							
dotation aux provisions pour frais à payer	+ 1.010.845.741	-	+ 872.987.850	+ 81.205.950	-	-	+ 56.651.941
à la charge de l'exercice	500.289.331	-	366.831.492	56.560.209	-	-	76.897.630
impôts et Impôts (1)	153.045.152	-	109.068.586	16.587.563	-	-	27.389.003
autres (2)	6.539.994	-	5.261.912	706.848	-	-	571.234
transferts aux réassureurs	716.947.184	-	447.996.833	163.175.143	-	-	105.775.208
TOTAL	2.621.139.477	-	1.979.312.491	323.135.519	-	-	318.691.467
Solde Crédeur	2.621.139.477	-	1.979.312.491	323.135.519	-	-	318.691.467

(2) Frais Financiers :

sur titres
 sur immeubles de placements .
 autres frais

6.539.994

montants à payer dans ce pays sont de F.
 et plus compris dans cette ligne.

EXERCICE : 1979

VENTILATION PAR CATEGORIES D'OPERATIONS

ETAT C.1

PAYS : COTE D'IVOIRE

Monnaie : F. CFA

CREDIT	TOTAL	ACCIDENTS DU TRAVAIL	AUTO	INCENDIE	TRANSPORTS MARITIMES	AUTRES TRANSPORTS	AUTRES RISQUES
Primes émises et accessoires nets d'annu- ations et de tous impôts et taxes	2.233.505.200	-	1.648.789.362	220.549.499	-	-	364.166.239
Provision pour risques en cours :							
au 31 Décembre précédent	+ 617.638.919	-	+ 430.678.362	+124.490.120	-	-	+ 62.470.437
au 31 Décembre	- 747.425.921	-	- 552.070.026	- 88.219.720	-	-	-107.136.177
Provision pour annulation de primes :							
au 31 Décembre précédent	-	-	-	-	-	-	-
au 31 Décembre	- 170.000.000	-	- 136.100.000	- 14.000.000	-	-	- 19.900.000
Autres provisions :							
au 31 Décembre précédent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
au 31 Décembre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sous-total : Dotation aux provisions de primes	- 299.787.002	-	- 257.491.664	+ 22.270.400	-	-	- 64.565.710
Produits financiers (1)	81.484.084	-	65.560.058	8.806.850	-	-	7.117.171
Part des réassureurs dans les charges	620.379.140	-	428.005.103	119.131.113	-	-	73.242.921
TOTAL	2.635.581.422	-	1.884.862.860	370.757.862	-	-	379.060.710
Solde de l'exercice ...	14.441.945	-	94.449.631	C 47.622.343	-	-	C 61.260.221
	2.621.139.477	-	1.979.312.491	323.135.519	-	-	218.611.317

(1) Le montant net des produits financiers inscrit sur cette ligne comprend :

sur titres	53.694.485
sur immeubles de placement	-
les autres produits financiers	27.789.599

81.484.084

VENTILATION PAR CATEGORIES D'OPERATIONS

PAYS : COTE D'IVOIRE

DEBIT	TOTAL	Accidents du Travail	Auto	Incendie	Transports Maritimes	Autres Transports	Autres Risques
et frais accessoires payés nets encaissés	782.126.059	-	419.881.271	252.364.886	54.739.236	30.935	55.109.731
pour sinistres et frais accessoires mathématique :							
décembre précédent	-1.012.827.562	-	872.987.850	81.205.950	-	-	58.633.762
décembre	+2.179.958.132	-	+1.742.157.000	+59.826.000	+245.431.936	+22.543.086	+110.000.110
recours à encaisser :							
décembre précédent	-	-	-	-	-	-	-
décembre	-	-	-	-	-	-	-
: dotation aux provisions pour sinistres et frais à payer	+1.167.130.570	-	869.169.150	21.379.950	+245.431.936	+22.543.086	+51.366.348
: frais à la charge de l'exercice	815.983.802	-	518.757.268	114.653.877	62.477.090	6.628.398	113.467.169
: frais et Impôts (1)	252.273.356	-	158.755.623	30.424.167	27.018.476	2.320.915	33.754.175
: financiers (2)	22.458.117	-	15.996.918	3.063.287	-	-	3.397.912
: reprises aux réassureurs	+1.282.172.299	-	510.918.434	301.600.717	300.022.778	24.003.403	145.626.967
TOTAL DEBIT	4.322.144.203	-	2.493.478.664	680.726.984	689.689.516	55.526.737	402.722.302
Solde	-	-	-	-	-	-	-
	4.322.144.203	-	2.493.478.664	680.726.984	689.689.516	55.526.737	402.722.302
	4.322.144.203	-	2.493.478.664	680.726.984	689.689.516	55.526.737	402.722.302

Impôts à payer dans ce pays sont de F. 400.000
 sont pas compris dans cette ligne.

(2) Frais Financiers :

- sur titres
- sur immeubles de placements .
- autres frais

22.458.117

VENTILATION PAR CATEGORIES D'OPERATIONS

ETAT C.1

P A Y S : COTE D'IVOIRE

Monnaie : F. CFA

C R E D I T	TOTAL	ACCIDENTS DU TRAVAIL	AUTO	INCENDIE	TRANSPORTS MARITIMES	AUTRES TRANSPORTS	AUTRES RISQUES
Primes émises et accessoires nets d'annu- s et de tous impôts et taxes	3.391.269.322	-	2.134.292.673	408.902.656	363.189.333	31.247.355	453.637.305
Provisions pour risques en cours :							
31 Décembre précédent	+ 747.425.921	-	+ 552.070.026	+ 88.219.720	-	-	+ 107.136.175
31 Décembre	- 1.013.783.511	-	- 715.209.304	- 147.907.884	- 15.515.974	- 2.385.432	- 132.764.917
Provisions pour annulation de primes :							
31 Décembre précédent	+ 170.000.000	-	+ 136.100.000	+ 14.000.000	-	-	+ 19.900.000
31 Décembre	- 250.000.000	-	- 200.000.000	- 24.000.000	-	-	- 26.000.000
PROVISIONS :							
31 Décembre précédent	-	-	-	-	-	-	-
31 Décembre	-	-	-	-	-	-	-
Total : Dotation aux provisions de	- 346.357.590	-	- 227.039.278	- 69.688.164	- 15.515.974	- 2.385.432	- 31.728.711
Financiers (1)	158.378.348	-	99.667.494	19.100.429	16.962.321	1.457.081	21.191.023
des réassureurs dans les charges	1.131.805.045	-	402.428.779	303.010.588	314.213.765	25.509.903	86.642.010
TOTAL CREDIT	4.335.095.125	-	2.409.349.668	661.325.509	678.849.445	55.828.907	529.741.590
Solde D/C	C 12.950.922	-	D 84.128.996	D 19.401.475	D 10.840.071	C 302.170	C 127.019.294
TOTAL DEBIT	4.322.144.203	-	2.493.478.664	680.726.984	689.689.516	55.526.737	402.722.301

Le montant net des produits financiers inscrit sur cette ligne comprend :

sur titres	54.233.951
les produits sur immeubles de placement	-
les autres produits financiers	104.144.397

158.378.348

tôt de constituer la plupart du temps des réserves pour faire face à d'éventuels exercices catastrophiques, n'encourage guère le public qui attend toujours en retour du placement qu'il a effectué un fruit rémunérateur.

Ainsi présentées brièvement les A.G.C.I., il convient de décrire maintenant le stage qui y a été effectué.

DESCRIPTION DU STAGE :

Les directives de l'I.I.A devraient permettre à chaque stagiaire de faire le tour de tous les Services de la compagnie. Cela n'a pu se faire puisque les responsables ont jugé bon d'affecter le stagiaire à 1 service. Précis. Il faut souligner qu'aux A.G.C.I. les deux stagiaires que nous étions aurions pu passer quelques jours dans chaque service, notamment à la Production et la comptabilité, si les responsables de ces services étaient en place. Car l'affectation dont nous avons été l'objet n'étant pas rigoureuse et donc on pourrait allégrement passer d'1 service à 1 autre. Au surplus, personnellement je pouvais faire de la Production dans la mesure où à la Branche Maritime et transports où j'ai été affecté on en faisait de temps en temps. Après donc avoir passé une demie semaine à la lecture des documents techniques et à la prise de connaissance des différents dossiers sinistres en étude, Le responsable a commencé par faire rédiger quelques correspondances-diverses. Il s'agit essentiellement des correspondances adressées soit à l'agence pour lui demander telle ou telle pièce justificative ou complémentaire d'1 dossier : acte de subrogation additif d'1 rapport d'expertise, facture d'origine où simplement pour adresser une autorisation de règlement ou une note de sauvetage ; soit aux responsables de sinistres (transporteur, acconier, transitaire) pour leur adresser une lettre de relance à propos d'un dossier auquel ils n'ont pas donné suite, ou pour leur demander un report de Prescription. etc ainsi toute la première semaine et la deuxième semaine ont consisté à faire ce

.../...

travail. Ayant pris connaissance de dossiers au départ, ayant suivi par la suite leur évolution par le biais des correspondances, j'ai su me rendre compte des réalités et des difficultés pratiques que chaque cas est susceptible de présenter. Il faut signaler que pendant les deux premières semaines nous n'avons eu à étudier aucune nouvelle réclamation de doute que nous n'avons pas eu à ouvrir un dossier sinistre.

Témoignage que l'affectation à un service donné n'étant pas stricte, je me suis retrouvé au début de la troisième semaine au Service Sinistres. J'y ai passé une semaine à prendre connaissance des différents dossiers, à les confronter aux dossiers sinistres Facultés maritimes. Les points obscurs et les incompréhensions que je recontrais faisaient l'objet d'explication, de part ^{la} du responsable ou simplement de discussions entre lui et moi. Tout le reste du temps du stage a été consacré à la branche Maritime et Transport où revenu, j'ai du apprendre l'ouverture d' 1 dossier sinistre faculté maritime, les différents stades de l'étude du dossier. Je ne parlerais en long de ces différents stades qui feront l'objet d'une analyse spéciale.

Ce que je puis retenir au total, c'est que pendant les dix semaines que j'ai passées au sein des A.G.C.I. et plus précisément au département Maritime et Ransports, nous avons travaillé dans une ambiance saine, dans un climat de franche camaraderie et d'excellente collaboration. Ce qui dans le même temps me faciliteront l'analyse de mon sujet de réflexion qu'est le sinistre ~~faculté maritime~~.

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

La vie économique aujourd'hui est dominée par des échanges internationaux. Les marchés locaux sont devenus bien souvent trop étroits pour assurer le développement des sociétés qui s'y implantent. Les pays sont dans une situation permanente d'interdépendance : certains possèdent les matières premières indispensables aux industries des pays développés, d'autres disposent de stock de produits finis et de biens d'équipement indispensable aux pays en voie de développement. Cette situation va se traduire par un échange essentiellement sous forme de ventes des différents biens.

Il a fallu, pour aplanir les difficultés inhérentes à tout rapport international, réglementer et codifier les différentes ventes qui se réalisent entre les différents états ou entre leurs ressortissants. C'est la tâche que la CCI entendue chambre de commerce international s'est assignée. Au moyen des INCOTERMS qui constituent une série de termes et de règles commerciaux universellement et couramment utilisés dans le commerce international, la C.C.I. est ainsi parvenue à proposer aux différents usagers une interprétation standard de ces principaux termes utilisés dans les contrats de vente avec l'étranger. Mais les principaux contrats ^{de vente} FOB et CAF, FOB quand l'assureur couvre l'acheteur, CAF quand le vendeur souscrit auprès de l'assureur pour le compte de l'acheteur.

phrase incomplète

Freight

- La vente CAF (Coût, Assurance, Frêt) ou CIF en anglais (coût, insurance, *) est une variante de la vente au départ, vente suivant laquelle les risques du transport sont à la charge de l'acheteur et qui se trouve être la forme la plus usuelle des ventes maritimes. La vente CAF est une vente pure et simple de marchandises dont la livraison s'effectue au port d'embarquement et par laquelle le

Quelle différence y a-t-il entre vente au départ et vente CAF ?

vendeur se charge moyennant un prix forfaitaire, d'organiser pour le compte de l'acheteur le transport et de prendre une assurance pour les marchandises. Il convient de signaler que dans la CAF, le vendeur n'est pas mandataire de l'acheteur pour le transport et l'assurance. Ces deux prestations font partie du contrat global de la vente CAF et le vendeur encourt la résolution s'il ne les exécute pas. La vente CAF présente l'avantage de décharger l'acheteur des obligations d'innombrables formalités du Port d'embarquement dont il ignore la plupart du temps les usages, en revanche on peut reprocher à la modalité CAF de ne pas permettre à l'acheteur de suivre l'expédition de ses marchandises, ce qui ne lui permet pas par conséquent de prendre les mesures de protection nécessaires. C'est pourquoi d'ailleurs on a souvent recours à une deuxième variante de vente au départ : la vente FOB.

La vente FOB de l'anglais "Free on Board" ou en français "Franco Bord" est un contrat de vente par lequel un vendeur s'engage à délivrer une marchandise à bord d'un navire que lui désigne un acheteur ; celui-ci devant outre le paiement du prix, en assurer le Frêt et l'assurance ; c'est une vente ferme et définitive nous soumise à aucune condition qui puisse en modifier en effet (Cass cour 3 mars 1973 D.P. 1973 I 300).

Nous avons signalé plus haut (de) l'intervention de l'assureur maritime dans ces deux formes de vente, mais avant d'examiner le rôle qu'il joue dans le cadre de ces ventes, disons un mot des moyens matériels servant aux ventes internationales, lesquels moyens se ramènent essentiellement au transport maritime.

Le transport maritime en tant que support des échanges internationaux : en effet l'opération juridique qu'est la vente qui consacre le transfert de propriété et souvent le transfert des risques ne suf-

que support
 (à l'égard
 ports)

.../...

firait pas à réaliser les intérêts des parties sans le déplacement physique des marchandises. Ainsi donc le contrat de vente ^{est} le contrat de transport se trouvent intimement liés ; ce qui engendre une communauté d'intérêts entre les parties (le chargeur, le transporteur, l'assureur, le destinataire) aux différents contrats. Le transport maritime est d'autant plus important qu'il a fait l'objet d'une réglementation internationale ; la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 relative au transport connaissance et déterminant notamment la responsabilité du transporteur. Mais en dépit de son importance, le transport maritime n'en comporte pas moins de risques, risques auxquels doivent faire ^{*}les parties au contrat du transport, c'est là alors qu'intervient l'assureur maritime dont le rôle est déterminant dans les ventes internationales.

*face

Indépendamment du bénéficiaire de la garantie l'assureur maritime couvre les dommages subis par les marchandises résultant de la casse, de la monille, de bris, de l'enfoncement, d'autres avaries et des pertes totales ou partielles résultant des avaries communes. ^{et} Notons ^{au} passage l'importance de l'emballage en transport. Au delà du rôle classique de couverture des risques, l'assureur joue un rôle économique (au sens strict du terme) très important ; en effet sur les recommandations la CICA (conférence internationale du contrôle des assurances) les État doivent concevoir une politique de retention des capitaux qui ne sont les primes encaissées ; or le moyen le plus simple et le plus efficace paraît être une politique d'assurance des importations et des exportations laquelle politique voudra que les exportateurs vendent CAF et les importateurs achètent FOB ainsi dans les deux cas, les primes d'assurances ne subiront pas un transfert vers l'étranger, et quand on sait que l'industrie d'assurances dans les P.V.D croît plus vite que tant autre indicateur économique, on comprend pourquoi ces recommandations sont suivies par la plupart des pays Africains dont la C.I. cela se constate plus aisément au niveau des A.G.C.I. où tous

Charalé

.../...

les clients importateurs s'assurent sur place donc achètent FOB, ainsi que les clients exportateurs qui vendant CAF sont obligés de s'assurer sur place.

En tout état de cause, les sinistres qui surviennent aux uns et aux autres clients de l'assureur font l'objet d'une étude minutieuse. L'aboutissement de cette étude est le règlement qui s'effectue en plusieurs étapes ; ce règlement entraîne des conséquences dont la plus importante est la subrogation de l'assureur dans les droits et actions de l'assuré indemnisé. A ce deuxième stade qui est celui du recours, il faudra analyser les principes généraux qui gouvernent ce recours, rechercher et situer les différentes responsabilités et enfin voir les modalités pratiques, les problèmes que cela entraîne notamment le problème de la prescription avec la conséquence qu'elle aboutit parfois sur le contentieux.

*Le style n'est pas
digne d'un futur cadre supérieur*

P R E M I E R E P A R T I E

ETUDE DU REGLEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE FACULTES MARITIMES

Le préalable à toute étude du règlement est la constitution d'un dossier sinistre par l'assuré. Ce dossier est réceptionné en même temps que la réclamation soit, directement par la compagnie s'il s'agit d'un sinistre d'une affaire directe soit par l'intermédiaire de (l'agent) pour tous les autres cas où il n'est pas autorisé à procéder directement au règlement. A partir de la réception du dossier l'étude va se faire en trois étapes :

- L'ouverture du dossier
- L'examen du dossier
- Le règlement proprement dit.

I. 1 - L'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE

? L'ouverture du dossier est une tâche administrative, elle compte à répertorier le sinistre c'est à dire à lui donner toutes les références nécessaires qui puissent permettre de le retrouver en cas de besoin et surtout de le suivre. Déjà à ce niveau, avec les éléments dont on dispose on doit estimer le coût du sinistre. Cette estimation est même indispensable pour une bonne gestion car si dans l'année, à l'heure du Bilan, le dossier n'est pas réglé, elle servira à le provisionner.

*Le bilan ne s'établit pas ?
on ne le fait pas
mi-juin ou mi-juillet
selon l'année !*

Il faut souligner qu'en principe tous les sinistres inférieurs à 500.000 francs CFA sont étudiés et réglés directement par l'agence-ASSURMAFER, mais en pratique l'agence adresse tous les dossiers à la compagnie pour étude. Après réception et même après estimation du coût on n'indemnise pas immédiatement l'assuré dont le dossier doit faire l'objet d'un examen.

I. 2 - L'EXAMEN DU DOSSIER

L'examen du dossier se ramène à l'analyse de trois points essentiels à savoir :

- La recevabilité est-elle acquise ?
- La garantie est-elle acquise ?
- Le dossier est-il complet ?

I. 2 1. LA RECEVABILITE DU DOSSIER

Elle est essentiellement subordonnée à l'article 19 ch IV des Conditions générales de la police Française d'assurance maritime sur Facultés ; l'art. 19 relatif au délai de constatations des avaries, selon cet article, en effet, les réceptionnaires sont tenus sous peine d'irrecevabilité de la réclamation de provoquer les constatations prévu au premier alinéa de l'article 18 (qui parle des modalités de constatations) dans les trente jours à compter du moment où les Facultés assurés auront été déchargées, à destination du navire transporteur ou autre véhicule de transport. Ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

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

Les délais prévus seront prolongés de trois jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois jours avant leur expiration. Le texte est clair et précis, avant tout examen au fond du dossier s'il est révélé que les constatations n'ont pas été effectuées dans le temps imparti le dossier sera irrecevable. Quel est le fondement de cette règle?

Il faut d'abord savoir tout de suite que la garantie de l'assureur n'est illimitée dans le temps, cela est aussi vrai en matière maritime où le temps de garantie est limité au temps convenu pour les constatations ; la forclusion qui frappe l'assuré qui ne provoque pas les constatations dans les délais n'est que la conséquence logique de la limitation dans le temps de la garantie de l'assureur, laquelle limitation elle-même procède de l'idée qu'après trente jours de l'arrivée à destination du Navire on ne saurait exactement situer les différentes responsabilités des avaries qui se seraient produites.

La recevabilité n'est pas une condition acquisitive de l'indemnité d'assurance, car même si le dossier est recevable, il convient de se poser la question de savoir si la garantie est acquise.

I.2 2. LA GARANTIE EST-ELLE ACQUISE ?

La réponse à la question suppose l'exploitation de la Police d'assurance ; en effet c'est par confrontation de la nature et des circonstances de l'évènement qui s'est produit, avec les conditions générales et les conditions particulières de la police qu'on arrivera à déterminer si la garantie est acquise ou non. Car l'art.2 des conditions générales de la Police Française énumère les différents modes d'assurance dont les principaux sont d'une part la garantie "Tous risques" et d'autre part, la garantie "FAP SAUF". Il faut dès lors présenter ces deux garanties avant de voir leur application concrète.

I.2.2j - PRESENTATION DE LA GARANTIE "TOUS RISQUE" ET DE LA GARANTIE "FAP SAUF"

Les deux modes d'assurance se présentent par opposition l'un à l'autre, en effet leurs points de ressemblance sont rares et en définit l'un à contrario de l'autre.

.../...

ainsi du point de vue des risques couverts aux conditions FAP SAUF. les avaries particulières ne sont couvertes contrairement ce qui se passe aux conditions "Tous risques" que si elles sont la conséquence des évènements caractérisés, énumérés exeranstivement, autrement dit dans les conditions "tous risques" les avaries particulières n'ont pas besoin de résulter des évènements caractérisés pour être couvertes. Au point de vue de la nature et de l'esprit du contrat les conditions "tous risques" énonciatives, définissent une garantie de nature extensive, les conditions FAP sauf limitatives définissent une garantie de nature restrictive et impliquent en outre un retournement de la charge de la preuve. Tandis que dans le "tous risque" la garantie des avaries particulières est la règle dans le "FAP Sauf" la règle c'est la non-garantie de ces avaries. C'est pourquoi on parle de retournement de la charge de la preuve puisque en FAP sauf c'est l'assuré de démontrer que la garantie est bien acquise à l'évènement.

Malgré toutes ces différences on peut rencontrer des dispositions communes aux deux modes, en effet les dommages et les pertes matériels ne sont pas les seules garanties accordées par les assureurs dans la police "tous risques" ni même dans la police "FAP Sauf". Le paragraphe 4 de l'article 2 précise en ce sens les autres risques qui sont couverts et qui sont en même temps communs aux deux modes d'assurance. C'est notamment le cas des Frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle garantie par la police, on les appelle souvent les avaries particulières en Frais. Prenons un exemple : 1 camionneur qui, par maladresse, laisse tomber deux des colis qui lui sont confiés, la chute a eu pour effet de disloquer les caisses qui de ce fait deviennent impropres à préserver pendant le reste du voyage ^{les} marchandises qu'elles contenaient, on paie des frais nécessaires pour remettre ces caisses en état, l'une d'elle est assurée "tous risques", sa dislocation résulte d'un évènement couvert ; l'assureur doit, par consé-

.../...

quent, les frais de réparation de la caisse. L'autre caisse étant assurée seulement "FAP SAUF". La nature de l'accident ne met pas à la charge de l'assureur les dommages qui en sont la conséquence, dès lors les frais de remise en état de la caisse n'ont pas plus que les dommages directs, à être mis à sa charge, autrement dit les frais couverts ne peuvent donc être que ceux qui sont exposés par suite de la réalisation d'un risque couvert. Il ne faut donc pas se prendre sur la portée des dispositions du paragraphe 4 de l'art. 2, les deux modes d'assurance s'opposent presque sur tous les plans. Les avaries en Frais étant des dépenses substituées aux avaries matérielles qu'elles ont pour but d'éviter ; elles suivent donc le sort de ces dernières. Si les avaries matérielles, cela entraîne la couverture des avaries en frais, évènement si les dommages et pertes matériels ne le sont pas, les avaries en frais ne le sont pas non plus.

I. 2.2. 2 - LA PRATIQUE DES GARANTIES

9. Les conditions générales de la police française d'assurance maritime sur faculté ne font que présenter à tous. Mais les assurés n'épouvant toujours le même besoin à souscrire à telles ou telles conditions. Dès lors ce sont les conditions particulières de la police qui vont permettre de savoir si la garantie est acquise ou non. Les conditions particulières étant des conditions adoptées au besoin de chaque assuré elles déterminent avec beaucoup plus de précision l'étendue de la garantie. Ainsi quand le dossier d'un sinistre est jugé recevable, on s'attache à consulter le certificat d'assurance, en cas de police d'abonnement, chaque déclaration d'articles, c'est-à-dire d'une nouvelle expédition de marchandises fait l'objet de la délivrance d'un certificat d'assurance ou de la police d'assurance pour les polices au voyage. Ce document étant censé porter toutes les mentions. Toutes les indications relatives à la garantie, par exemple on verra la mention "tous risques, vol partiel ou total" ou FAP SAUF. AC (Accidents caractérisés.) Donc dès la survenance d'un sinistre, on con-

fronte la nature et la circonzance de l'évènement, la nature même des dommages avec les prévisions de la police. Les circonstances de l'évènement, devant concorder avec les prévisions ; si tel n'est pas le cas la garantie n'est pas acquise, ainsi par exemple si les marchandises ont été chargées sur un navire autre que celui prévu par la déclaration d'aliments la garantie n'est pas acquise.

En général, les assurés manifestent une préférence marquée pour la première solution, presque toujours les assurances sur facultés sont contractées pour compte de tiers et l'assuré qui paie une prime préfère de beaucoup bénéficier d'une garantie des avaries aussi complète que possible afin d'éviter d'avoir lui-même à débattre avec ses clients des questions pour lesquelles des assureurs sont beaucoup mieux qualifiés que lui. Les tiers, de leur côté, pour le compte de qui l'assurance est prise préfèrent trouver comme garant des avaries des compagnies d'assurances connues et dont c'est précisément le rôle, plutôt que des vendeurs ou des mandataires lointains et parfois même inconnus d'eux.

Seulement, suivant les conditions générales, certaines marchandises ne peuvent être couvertes qu'aux conditions "FAP SAUF" c'est le cas des emballages de certaines marchandises, c'est également le cas des valeurs, ou des marchandises chargées en pontée. Dans cette situation précise l'assuré n'a pas de choix, et il arrive dans la pratique qu'il souscrive aux conditions "tous risque" pour certaines marchandises et aux conditions générales imposent ce mode. Néanmoins par dérogation, et ceci avant l'expédition et moyennant prime spéciale, l'assureur peut accepter de couvrir aux "tous risques" les marchandises qui voyagent par exemple en pontée. Seulement si la déclaration n'a pas été faite avant l'expédition et s'il y a sinistres, les marchandises normalement assurées dans le cadre d'une police "tous risques" seront réputées couvertes au "FAP Sauf".

.../...

Nous venons de voir que le problème de la garantie tant au niveau de l'assureur qu'au niveau de l'assuré. Néanmoins l'éventuelle non garantie opposée à un assuré n'est pas le seul obstacle au règlement du sinistre. En effet si la non-garantie repousse le règlement qu'il advient-il au cas de présentation par l'assuré d'un dossier incomplet.

I. 2. 3 - LE DOSSIER PRESENTE EST-IL COMPLET ?

La réponse à la question se ramène à celle de savoir qu'est-ce-qu'un dossier complet.

Après quoi il faut s'interroger sur les conséquences d'un dossier jugé incomplet ; évidemment quand le dossier est complet, il entraîne le règlement du sinistre. *... Si les autres conditions sont réunies !*

I. 2.3.1 LE DOSSIER COMPLET

Le caractère complet du dossier suppose la production de tous les documents justificatifs du sinistre, lesquels documents méritent une présentation exhaustive, avant d'aborder cette présentation, il n'est pas superflu de signaler au passage que ces pièces sont d'une grande utilité technique pour l'assureur, en dehors même de telle ou telle position qu'elles peuvent provoquer chez l'assureur vis à vis de l'assuré. Ainsi on rencontre :

- l'original de la police ou le certificat d'assurance :

C'est le document qui révèle la réalité du lieu contractuel d'assurance entre l'assuré et l'assuré. Il denote qu'on a bien la qualité d'assuré et par conséquent on peut bénéficier du droit à indemnité. C'est un document, en principe justificatif de la garantie de l'as-

sureur. A ce titre il doit être régulier c'est à dire , il doit porter toutes les mentions utiles prouvant l'engagement de l'assureur. Les conditions dans lesquelles la garantie est acquise ; c'est le document primitif qui crée le rapport juridique en même temps qu'il détermine les obligations réciproques des parties.

- Le connaissement :

En matière maritime, les facultés ne sont couvertes que si elles ont fait l'objet d'un voyage par mer et par terre ou fer accessoires au voyage par mer. Le connaissement est un document d'une importance fondamentale en transport maritime, en plus de son rôle d'union entre le transporteur, le chargeur et le destinataire réceptionnaire, il intervient en assurance comme document justificatif de la réalité de l'expédition et de l'exécution du contrat de transport, ainsi un assuré ne peut prétendre à l'indemnisation pour telle ou telle avarie, pour telle perte ou telle non livraison qu'en démontrant par la production du connaissement que les marchandises ou facultés dont il se réclame réceptionnaire ont été effectivement embarquées sur un navire précis; ainsi le connaissement a une fonction de preuve du contrat de transport, de preuve de la réception des marchandises par le transporteur.

Mais la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924, fait aussi du connaissement une série de règles gouvernant la responsabilité du transporteur, ceci est d'autant plus important qu'à un certain moment l'assureur a besoin, pour sauvegarder ses intérêts de reconstituer les différentes responsabilités des avaries survenues au cours du transport. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur cette question de responsabilité dans la deuxième partie réservée au recours de l'assureur. Il faut retenir enfin du connaissement que c'est un document négociable dont le sort est lié au sort des marchandises et qu'il permet au transporteur d'inscrire des réserves sur la quantité, qualité et état des marchandises.

- Certificat d'avaries et rapport d'expertise.

Concrètement ce sont deux documents qui révèlent la réalité des dommages, leur existence, en même temps qu'ils décrivent les circonstances dans lesquelles les avaries se sont produites, ils déterminent à quel stade du transport les dommages ont survenu et par voie de conséquence la situation des différents responsables.

Il est important pour l'assureur de tenir ce document sans quoi il lui serait impossible de savoir de combien d'autres documents sont d'ailleurs nécessaires.

- Bon de livraison du dernier réceptionnaire ou correspondances de réserves échangées avec le transporteur. Ces différents documents sont justificatifs de la conservation des recours. L'article 16 du ch. V de la police française d'assurance maritime sur facultés, relatif aux mesures conservatoires, sauvetage et recours fait obligations à l'assuré de prendre en temps utile toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve, pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires. Le même article dit que l'assuré est responsable des préjudices causés aux assureurs du fait de sa négligence, de celle des tiers personnes tenues de prendre des mesures conservatoires.

Cette exigence est commandée par la notion d'intérêts réciproque. En effet en assurance, le partage des charges de sinistres devraient inciter chaque partie (transporteur, assuré, assureur) à chercher à tout de point de vue à sauvegarder ses intérêts personnels mais aussi ceux des autres partenaires. Particulièrement l'assuré doit agir dans ces conditions comme si l'assurance n'existait pas ; agir donc avec diligence, c'est pourquoi à contrario l'assureur refuse d'indemniser chaque fois qu'un assuré se rend coupable d'une telle négligence.

.../...

Il peut être débiteur de son assuré. Il faut ajouter que 11 ces documents pour être régulier doivent remplir certaines conditions ; c'est aussi que le rapport d'expertise doit être contradictoire pour servir à préserver les recours de l'assureur.

- Facture d'origine de la marchandise et des frais divers engagés.

C'est un document servant à justifier la valeur d'assurance. Il est aussi important car l'assureur qui a un dossier de sinistre en main ne peut régler qu'en sachant sur quelle base le règlement doit s'effectuer. Et quand on sait que le règlement se fait sur la valeur d'assurance, il faut donc justifier cette valeur en produisant la facture d'origine.

- Certificat définitif de non livraison.

La production de ce document n'est requis que pour les cas de perte ou de livraison non effectué. En pratique, devant la réclamation d'un assuré pour un cas de perte ou de non-livraison d'une marchandise ou d'un colis, l'assureur sursoit au règlement du dossier tant que l'assuré n'a pas justifié cette non livraison par le certificat définitif délivré par le transporteur ou le premier responsable. En tout état de cause en l'absence d'un tel document, l'assureur a intérêt à ne pas procéder au règlement du dossier sinon, il se retrouverait dans une situation qui ne lui permet pas d'exercer le recours ; Ne pouvant évidemment pas justifier valablement recours. Autrement dit l'assureur doit vérifier que l'assuré a préservé ses recours pour lesquels d'autres documents sont d'ailleurs nécessaires.

.../...

- Bon de livraison du dernier réceptionnaire ou correspondances de réserves échangées avec le transporteur. Ces différents documents sont justificatifs de la conservation des recours. L'article 16 du chapitre V de la Police française d'assurance maritime sur facultés, relatif aux mesures conservatoires, sauvetage et recours fait d'obligation à l'assuré de prendre en temps utile toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve, pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires. Le même article dit que l'assuré est responsable des préjudices causés aux assureurs du fait de sa négligence, de celle des tierces personnes tenues de prendre des mesures conservatoires.

Cette exigence est commandée par la notion d'intérêts réciproques. En effet, en assurance, le partage des changes de sinistres devraient inciter chaque partie (transporteur, assuré, assureur) à chercher à tout de point de vue à sauvegarder ses intérêts personnels mais aussi ceux des autres partenaires. Particulièrement l'assuré doit agir dans ces conditions comme si l'assurance n'existait pas ; agir donc avec diligence. C'est pourquoi à contrario l'assureur refuse d'indemniser chaque fois qu'un assuré se rend coupable d'une telle négligence.

mag

13 de j 9

Néanmoins, tout dossier sinistre est constitué pour être en principe réglé - c'est pourquoi, après la réunion des documents et éléments nécessaires d'appréciation, il faut aborder l'étape du règlement proprement dit.

I. 3 - LE REGLEMENT PROPREMENT DIT.

d'1

De prime abord l'étude de cette dernière étape suppose que le dossier est régulier, qu'il est complet, que la garantie est acquise ; mais cela peut supposer également que l'assureur, malgré quelques irrégularités (par exemple : les constatations d'avaries n'ont pas été faites dans le délai ou bien encore un document du dossier faisant défaut) a décidé d'indemniser son assuré; cette dernière hypothèse peut se produire dans le cas d'1 gros client, ou dans le cas d'un risque qui présente des résultats statistiques très bons. Il faut tout simplement retenir que parfois face aux dispositions rigoureuses des lois et conventions l'assureur opte pour une attitude commerciale. Ce qui veut dire que pour l'assureur autant il faut tenir compte de la réglementation de la profession, ^{au} ~~en~~ tant des fois, il faut respecter la ligne de sa politique commerciale et de gestion qui commanderait dans certains cas une souplesse dans les rapports avec l'assuré.

qui

Au niveau de règlement proprement dit, il faut considérer plusieurs éléments tels que la détermination du montant exact de l'indemnité, le problème de la franchise, la prescription de l'article 26 des Conditions générales de la police française sur Faculté relative aux actions résultant de cette police - on pourrait enfin à ce niveau dire quelques mots sur les rapports entre les agences et la compagnie.

.../...

I. 3 - 1

DETERMINATION DU MONTANT DE L'INDEMNITE.

Le principe de la détermination du montant de l'indemnité est posé par l'article 21 des Conditions générales de la Police - En effet d'après ce texte l'importance des avaries est déterminée par comparaison entre la valeur, qu'auraient eu les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie ; on détermine un taux de dépréciation, doit être alors appliqué sur la valeur d'assurance. Le principe est ainsi posé par les textes. Mais dans la pratique si les choses ne se passent différemment, il n'en demeure pas moins qu'elles se compliquent quant au procédé même de détermination qui se ramène à l'établissement de ce qu'on appelle une dispache, et quant à l'existence d'une franchise dont il faut tenir dans la détermination définitive du montant. Alors qu'est ce qu'une dispache ?

La dispache est un document qui rappelle d'une manière concise mais précise les circonstances et l'évènement du sinistre ; elle rappelle également les conditions de la garantie ; par exemple ; "tous risques, vol total ou partiel" ; elle permet d'autoriser le règlement d'une indemnité. C'est un travail de calcul et de précision important car aux A.G.C.I. la quasi totalité des assurés ne font qu'adresser leur réclamation sans aucune précision sur le montant. Il revient donc au département maritime et transport d'en déterminer le montant ; ce qui fait que les contestations sont rares ; d'une part parce que les assurés se déchargent sur l'assureur cette tâche technique, mais d'autre part parce qu'il existe la confiance entre les deux partenaires. Néanmoins quelques assurés tel que la SONACO, présentent des réclamations chiffrées ; c'est à ce niveau qu'on rencontre parfois quelques difficultés qui résultent des erreurs d'appréciation et de calcul. Le service Transport et maritime corrige ses erreurs soit en faveur de l'assuré quand il a sous évalué le sinistre

.../...

soit en sa défaveur s'il l'a surévalué. D'autre part, quand le rapport d'expertise n'est pas exact on surseoit au règlement tout en demandant à l'expert des rectificatifs ou des palliatifs ; ceci surtout quand le rapport ne permet^{pas} de déterminer l'étendue des dommages en revanche si la dispache doit aboutir à la détermination du montant exact de l'indemnité, il convient de préciser que dans son élaboration on doit tenir compte de la franchise ; mais qu'est-ce-que la Franchise ?

Le principe^{de} la franchise est posé par l'art. 22 du septième chapitre de la Police Française d'assurance maritime sur Facultés. L'art. 22 en effet stipule que "la franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, dechet ou Freinte de route tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente où à défaut par l'usage et qui ne sont jamais à la charge des assureurs.

Elle (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'art. 2 (c'est à dire les événements FAP Sauf) Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avaries communes.

Ce qu'il faut retenir, c'est que ce règlement sans franchise, par dérogation peut s'étendre au delà des événements "FAP Sauf" aux autres avaries ; ce qui arrive dans la pratique très souvent. En dépit du fait que la franchise permet à l'assureur de laisser pour le compte de l'assuré les sinistres de

moindre valeur, Il convient de noter qu'en Faculté maritime, la franchise est rare. En revanche on peut convenir par dérogation au principe du règlement sans franchise des avaries résultant des événements au paragraphe 3 de l'art. 2 à une Franchise sur certaines marchandises tel que le papier. C'est le cas par exemple au service transport des A.G.C.I. où on institue généralement une franchise atteinte de 80 millimètres, c'est à dire une franchise qui si elle est atteinte permet à l'assuré d'obtenir l'indemnisation de tout le dommage ; en revanche, l'assureur ne règle rien si la franchise n'était pas atteinte ; ce qui entraîne parfois des conséquences au niveau de la repartition du montant des recours, sur lesquels nous reviendrons.

En definitive, il faut retenir que la dispache établit ^{le} montant de l'indemnité sous déduction de la franchise si celle-ci existe bien sûr. Il faut signaler de passage que les actions de l'assuré contre l'assureur se prescrivent par un an.

Après l'état des lieux de la dispache, le réf. est communiqué.

I. 3-3 LES RAPPORTS ENTRE L'AGENCE ET LA COMPAGNIE EN MATIERE DE REGLEMENT DE SINISTRE.

Nous avons signalé plus haut que c'est l'agent qui reçoit les réclamations des assurés ; il les transmet par suite ^{la} au département transport dans la compagnie.

Par le traité, l'agent a la possibilité d'étudier et de régler directement les sinistres ayant une valeur ~~ou~~ plus égale à 500.000 F.

.../...

En pratique, il n'en est rien dans le cadre des A.G.C.I. où tous les dossiers sont étudiés par la Compagnie. Après étude du dossier, après détermination du montant et établissement de la dispache, la Compagnie donne une autorisation de règlement tout en ~~lui~~ demandant les documents nécessaires pour ses recours. Le règlement qui intervient par la suite éteint la dette d'indemnité vis à vis de l'assuré pour le sinistre concerné ; il débouche en outre, sur l'ouverture du droit à la subrogation de l'assureur ; enfin il permet de rechercher et de fixer concrètement les différentes responsabilités en vue de donner la possibilité à l'assureur d'exercer ses recours, qui dans la pratique s'effectue^x simultanément avec le règlement du dossier.

.../...

D E U X I E M E P A R T I E

ETUDE DU RECOURS DE L'ASSUREUR :

C'est une règle générale en matière d'assurance de choses que l'assureur qui a dû indemniser son assuré à la suite d'un sinistre puisse se retourner contre le responsable s'il en existe un. Le droit de l'assureur est édicté par certains principes contenus dans la Police Française d'assurance maritime sur Facultés qu'il convient d'exposer ; ensuite, il faut chercher à situer les différentes responsabilités ; dans un 3e point, voir les modalités pratiques de l'exercice du recours ; enfin voir le problème de la prescription qui sous-tend le recours judiciaire c'est à dire le contentieux.

II. 1 LES PRINCIPAUX GENERAUX

Le principe du recours est certes général mais il trouve beaucoup plus d'application en maritime, en effet du fait de la communauté d'intérêt entre les différentes parties concernées par les expéditions maritimes d'un art et d'autre part des risques inhérents au transport maritime, il est admis généralement que les charges de ces risques soient réparties entre tous ceux qui ont une part de responsabilité dans l'expédition maritime. grâce à cette idée l'assureur maritime qui n'a qu'un rôle passif dans les expéditions va pouvoir recouper une partie du montant versé à l'assuré, en tant que garant la couverture des risques. Il faut signaler tout de suite que ce droit de l'assureur a été consacré par la Police Française d'assurance maritime sur Facultés aux conditions générales à travers les articles 16-17 relatifs respectivement aux mesures conservatoires, sauvetages et recours d'une part et d'autre part à la subrogation.

ce travail ne semble pas avoir été relu

II. 1- 1 MESURES CONSERVATOIRES SAUVETAGES ET RECOURS.

Au terme de l'art. 16 de la Police à la conclusion du contrat les assureurs ont un Droit mais surtout l'assuré a un devoir, le devoir de prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, de veiller ou de procéder au sauvetage des objets assurés | cette obligation de l'assuré résulte du principe général qu'en toutes circonstances il doit agir en bon père de famille, prendre des mesures comme s'il n'était pas assuré. Il est recommandé à l'assuré de prendre des initiatives qui lui paraissent les plus convenables à sauvegarder les Facultés assurés c'est à dire ses intérêts propres en même que ceux des assureurs.

.../...

Mais les mêmes conservatoires dont il est question au-dessus ne visent que ^{les} facultés assurés ; Il peut en exister d'un autre ordre celles à prendre des réserves contre les tiers sous la responsabilité desquelles les facultés se trouvent placées au cours du voyage ; notamment contre les transporteurs. Au niveau de ces derniers il arrive qu'il dégage entièrement leur responsabilité ou en tout cas la limiter.

La conséquence de cette obligation pour l'assuré c'est qu'il ne peut donc par avance, renoncer au recours contre les 1/3 responsables. En fait l'obligation en elle même n'est pas lourde ; elle est réduite au minimum indispensable afin de permettre sinon faciliter à l'assureur l'exercice du recours. L'exercice du recours qui a un débiteur principal pour tous les risques couverts : l'assureur c'est pourquoi ce minimum lui est exigé dont la sanction en cas de son inexécution est la réparation du préjudice que l'assureur aurait subi, certains auteurs et même certains assureurs ont cru à la déchéance de l'assuré ; il n'est rien même s'il arrive que le montant du préjudice correspond à l'indemnité à laquelle l'assuré a droit, mais il faut retenir cependant qu'en dehors de ce cas son droit à toucher l'indemnité d'assurance demeure entier.

II. 1-3 LA SUBROGATION

La règle est posée par l'art.17 des conditions générales de la Police "les assureurs qui ont payé l'indemnité d'assurance sont subrogés dans les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quit-tance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée".

Cette subrogation est donc d'une manière très générale insérée dans la police. La seule condition à son exercice c'est d'avoir réparé un préjudice ; à contrario l'assureur dont la responsabilité n'est nullement engagée n'a sûrement pas besoin d'une subrogation. Il en est de même pour celui qui aurait à payer une indemnité d'assurance et ne s'en acquitterait pas serait mal fondé à prétendre pouvoir néanmoins exercer 1 recours et encaisser une indemnité d'un tiers pour un dommage qu'il n'aurait pas remboursé. Autrement dit c'est le paiement de l'indemnité et non l'existence même de la police qui emporte subrogation.

Cette subrogation contrairement à celle contenue dans les assurances terrestres, n'est pas légale ; elle est conventionnelle. En revanche comme dans les assurances Terrestres elle n'est consentie qu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Après ces principes généraux commandant les recours des assureurs et avant d'aborder les modalités pratiques de ces recours il convient d'analyser les différentes responsabilités.

II. 2 LA SITUATION DES DIFFERENTS RESPONSABLES.

La responsabilité d'1 préjudice maritime Faculté s'engage à 3 Niveaux :

- au niveau du transporteur
- au niveau de l'aconier
- au niveau du transitaire.

.../...

II. 2 - 1 LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Elle est essentiellement règlementée par la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924. (art. 31) cette convention impose au transporteur de faire diligence pour assurer la navigabilité commerciale de son bâtiment.

Il doit ainsi procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à l'arrivage, à la manutention, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (art. 3-2).

Tels sont les principes dont il faut étudier le domaine d'application avant d'examiner les cas dans lesquels la responsabilité du transporteur peut être repassée ; ce sont les cas d'oxonération.

II. 2 - 1 1 LE DOMAINE D'APPLICATION DES PRINCIPES POSEES
PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924.

La convention ne se présente pas comme d'application générale ; elle-même dit qu'elle s'applique uniquement au cas du transport international.

Mais qu'est-ce-qu'un transport international?

En la matière de notion est entendue d'une manière assez large et est admise principalement dans 3 cas :

- 1° Cas : Lorsque le connaissement est émis dans un état signataire
- 2° Cas : Lorsque le transport a lieu au départ d'un état contractant.
- 3° Cas : Chaque fois que le connaissement se réfère à la convention de Bruxelles. Par cette 3e

.../...

X
Quel est le rôle du transporteur en matière de chargement et de déchargement?

1

hypothèse on voit que la convention peut trouver une application aux généralisées. Néanmoins à l'intérêt du transport international l'application de la convention supporte deux restrictions principales : premièrement la convention ne s'applique que si le transport a donné lieu à l'Emission d'un connaissement. Ainsi donc si on est en présence d'une chartre-party c'est à dire d'un écrit constatant l'affectement c'est à dire le contrat de location du navire l'application de la convention est écartée. Mais dans la pratique on écrit généralement un connaissement même en présence d'1 chantre party - dans ce dernier cas la jurisprudence décide que la convention s'applique dans les rapports entre les tiers et l'armateur, autrement dit si les marchandises ont été vendues avec endos la convention s'applique entre l'armateur et le destinataire. Au contraire si la marchandise n'est pas vendue le chargeur qui le retire à destination ne peut pas invoquer la convention. Telle a été la solution adoptée par la cour d'Appel d'ABIDJAN dans un arrêt du 7 Avril 1972 rapporté à la RID. 1976 n° 324 P. 43.

La convention qui repose sur deux règles fondamentales qui sont celle de l'interdiction de clause contractuelle, et celle de la limitation de responsabilité ou de la responsabilité plafonnée à 100 Livres - or ou 200 Livres sterling par colis prévoit cependant des cas où la responsabilité du transporteur peut être rejetée. D'où, il faut examiner maintenant les cas d'exonération de responsabilité.

.../...

2°)
 on en le
 2°) 97

II. 2. 1-2 DES CAS D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR.

Il faut rappeler que le transporteur est présumé responsable de toute perte ou avarie constatée à la livraison - Il bénéficie néanmoins de certains cas d'exonération ; c'est pourquoi pour faire tomber la Presomption, il doit pouvoir fournir la preuve certaine que le dommage résulte de l'un des cas prévus par la convention. Les cas appelés les cas exceptés selon la convention, sont difficile à classifier ; on peut néanmoins les regrouper suivant certaines caractéristiques communes aux uns et aux autres.

- Certains cas correspondent à la Force-majeure. C'est les cas de faits de guerre, de l'incendie non fautif, accident de la mer (tempête, tornade) Emeute publique ou troubles civiles ; en matière de mauvais la jurisprudence est nette : Déjà en 1971 le 3 Mars la L. Paris a décidé qu'une tempête qui laisse au capitaine le temps, la faculté de mettre les marchandises à l'abri n'est pas le fait non imputable au transporteur qui pourrait l'exoneur. Autrement dit la tempête ne peut constituer une cause d'exonération que si elle a été imprévisible et insurmontable. Cette position de la cour de Paris a été repris par le Tribunal de commerce de Paris dans son jugement du 22 Mai 1980. Le tribunal a dit en ces termes : ne peut être considéré, comme une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime, dans les termes de l'art. IV 2 C de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 le mauvais temps qui n'était pas d'une violence exceptionnelle et qui n'était pas impossible à surmonter par des diligences raisonnables en matière de Navigation.

.../...

Ainsi dans ce premier groupe de cas les tribunaux apprécient les événements et les circonstances des sinistres comme s'ils appréciaient un cas de force majeure ou de cas for-
fuit.

- 2° GROUPE DE CAS EXONERATOIRES : FAIT DIVERS

Dans ce 2e groupe, l'exonération vient plutôt du fait de tiers. C'est par exemple les cas de sauvetage ou de tentatives de sauvetage, du fait du prince, collision entre 2 Navires, (abordage) comme les cas du 1er groupe ces cas sont admis comme cause exonératoire d'une manière assez restrictive, ainsi il a été jugé par la cour de cassation le 6 Novembre 1979 qu'un transporteur maritime qui connaît parfaitement les difficultés de déchargement au Port de destination ainsi que les exigences des autorités locales, ne peut se prévaloir de l'attitude de ces autorités (interdiction de déchargement, ordre de quitter le port) pour prétendre à une exonération de responsabilité, alors qu'il n'a pas, comme il en avait l'obligation, procédé de façon appropriée et sérieuse au chargement et au déchargement des marchandises.

- 3° GROUPE DE CAS : SE RATTACHANT A LA FAUTE DE LA VICTIME :

C'est essentiellement les cas de vice de marchandises de défaut ou d'insuffisance d'emballage -
Selon la jurisprudence le vice propre est une tare qui affecte la marchandise et la prédispose à se détériorer par le seul fait du transport quoiqu'il en soit le transporteur doit apporter la preuve de l'existence d'un vice-propre, s'il veut être exonéré autant que le vice propre de la marchandise, le défaut d'emballage exonère le

.../...

transporteur ; mais le problème est qu'il n'existe pas de réglementation, en matière d'emballage maritime : c'est pourquoi dans la pratique on se réfère aux usagers de commerce en matière d'emballage. Au surplus la suffisance, l'insuffisance ou le défaut d'emballage s'apprécie in concreto, autrement dit, il convient d'apprécier dans chaque cas, si l'emballage était suffisant pour protéger la marchandise contre les risques inhérents à un transport par mer, en égard à la nature de la marchandise, à la durée du parcours, aux conditions atmosphériques, aux manipulations éventuelle - ainsi par exemple, il a été décité par la jurisprudence que pour des balles de pâte à papier ordinaire, un emballage constitué "de deux feuilles ayant la consistance du buvard" et d'un cercle de fil de fer, est suffisant et ne peut donc constituer une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur.

Il existe un dernier groupe de cas exonératoires : cas de faute nautique. C'est l'article 4 - 2 a de la convention de Bruxelles qui prévoit cette exonération ; la notion de faute nautique s'entend généralement faute de navigation distincte des fautes commerciales dont le transporteur répond ; il faut reconnaître que la distinction est parfois délicate ; ainsi , il a été jugé que l'arrimage défectueux, qui constitue en principe une faute commerciale, peut revêtir le caractère de faute nautique s'il y a compromis la stabilité du navire (Paris 29 Novembre 1978).

En définitive, nous nous trouvons en face d'une gamme très variée et très importante des cas d'exonération de la responsabilité du transporteur - cela peut paraître à première vue choquant pour le chargeur ou le destinataire. Mais dans la réalité

des faits il en va autrement puisque la plupart des avaries sont en partie prise en charge par le transporteur ; celui-ci n'arrivant pas souvent à prouver que le dommage survenu entre dans le cadre des exonérations. Il faut retenir enfin qu'en matière de transport maritime, la responsabilité du transporteur passe pour être la plus importante, cela se manifeste plus clairement avec les dispositions de l'art. 3 de la convention de Bruxelles qui stipule que "toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité, pour perte ou dommage concernant aux devoirs ou obligations édictées, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet ; de même une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité". Il ressort de ces textes que la responsabilité du transporteur est d'ordre public ; ainsi toute stipulation du connaissement qui tendrait, soit à exonérer le transporteur de sa responsabilité soit à renverser l'ordre de la preuve qui lui incombe pour sa libération est réputée nulle et non avenue - et même en cas de transport de denrée périssable toute d'un connaissement exonérant le transporteur de sa responsabilité est sans portée.

En revanche, il existe des cas où les clauses restent valables ; en effet le domaine de la présomption qui pèse sur le transporteur s'étend entre la prise en charge et la livraison et vise les pertes et dommages. En dehors de ce cadre le transporteur peut valablement s'exonérer ou limiter ses responsabilités.

.../...

Il existe beaucoup de cas, nous nous contenterons de citer un seul à titre d'exemple : dans les contrats d'affrètement si un connaissement a été émis en vertu d'une chartre-partie, les clauses exonératoires et limitatives demeurent entièrement valables entre le transporteur (frêteur) et le chargeur (affréteur) bien que ces clauses soient nulles à l'égard des tiers.

⊗

Nous venons ainsi d'analyser la responsabilité du transporteur en cas d'avaries ou pertes survenues aux marchandises pendant le transport. Mais avant que les marchandises ne soient livrées au destinataire définitif, il faut remarquer qu'elles subissent d'autres opérations notamment de manutention et ou de transit au cas où ces marchandises doivent continuer autrement le voyage. A ces niveaux des avaries ou pertes peuvent se produire. Ce pourquoi il convient de rechercher les personnes responsables qui ne peuvent être que l'acconier et le transitaire.

II. 2-2 LA RESPONSABILITE DE L'ACCONIER.

L'acconier est une entreprise de manutention son rôle consiste principalement dans les opérations de chargement et de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôt. En plus de cette activité principale, l'acconier peut aussi effectuer des opérations juridiques de réception de reconnaissance de marchandises avant embarquement ou après débarquement ; mais aussi des opérations de gardiennage dans les endroits réservés à cet effet. Mais l'acconier agit soit pour le compte du transporteur ; soit pour le compte du chargeur, soit enfin pour le compte du réceptionnaire. Seulement à tout point de vue

.../...

l'acconier peut voir sa responsabilité engagée, notamment du fait des dommages subis par les marchandises au cours des opérations qu'il a effectués; il faut dès lors étudier le régime de responsabilité, souligner les cas d'exonération et enfin examiner le problème de la prescription.

II. 2-2-1 LE REGIME DE RESPONSABILITE DE L'ACCONIER.

L'acconier est soumis à un régime de responsabilité à double branche: selon que l'entrepreneur effectue des opérations de manutentions proprement dit ou qu'il effectue des opérations juridiques de réception, de reconnaissance et de garde des marchandises.

1er CAS : OPERATIONS DE MANUTENTION :

L'entrepreneur de manutention est responsable des opérations de manutention ; mais n'étant soumis à aucune présomption, il n'est tenu que d'une obligation de moyens. Par conséquent doit-on apporter la preuve de sa faute qui a engendré les dommages pour lesquels il est poursuivi; par exemple la preuve d'une manoeuvre défectueuse ayant entraîné la chute d'un colis.

2e CAS : OPERATIONS JURIDIQUES :

Ce sont essentiellement les opérations de réception, de reconnaissance, et de garde de marchandises. Pour ces opérations juridiques, l'acconier est "presumé avoir reçu les marchandises telles qu'elles ont été déclarées par le déposant".

.../...

C'est dire que la loi fait peser sur l'entreprise d'acconage une présomption de responsabilité. étant ainsi présenté, avant d'étudier comment cette responsabilité est mise en oeuvre, il convient tout d'abord de voir dans quels cas l'acconier peut être exonéré ou du moins peut voir sa responsabilité limiter.

II. 2-2 2 CAUSES D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE
DE L'ENTRENEUR DE MANUTENTION.

L'acconier peut s'exonérer de deux manières : soit en démontrant que le dommage s'est produit pendant le transport ; ce qu'il fera au moyen des réserves appropriées contre le bord ; soit en prouvant que le dommage est intervenu dans l'un des cas exceptés prévus par la loi du 2 Avril 1936 en FRANCE applicable en C.I. ces cas exceptés sont : l'Incendie, sans qu'on ait besoin de lui démontrer des caractères de Force majeure ; les faits constituant un évènement non imputable à l'acconier (cas traditionnel de force majeure : évènement imprévisible, irrésistible et extérieur). En matière de responsabilité de l'acconier la jurisprudence entend la notion de force majeure, à l'échelle de l'entendement et de la force humaine ; autrement dit d'une manière très large. Ainsi par exemple constituerait une cause d'exonération de l'acconier un encombrement exceptionnel des quais ; de même les grèves, Lock out ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit ; de même la faute du chargeur et le vice propre de la marchandise. Certes la loi admet des causes d'exonération, mais en revanche elle réfute les clauses tendant à exonérer

.../...

l'acconier ou à renverser la charge de la preuve qui lui incombe ou même à limiter sa responsabilité en dessous d'une somme fixée par les textes ou encore de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice de l'assurance de la marchandise. La responsabilité de l'acconier se trouve ainsi d'ordre public comme celle du transporteur, mais fait également l'objet de limitation égale et par kilo.

II. 2-2 3 LA MISE EN OEUVRE DE LA RESPONSABILITE DE L'ACCONIER
LE RECOURS DIRECT DU DESTINATAIRE OU DE SON ASSUREUR

La loi française du 2 Avril 1936 circonscrit le cadre de la responsabilité de l'acconier et par là même définit jusqu'où s'étend celle du transporteur ; en effet on retient la responsabilité du navire qui va du palan d'embarquement au palan de débarquement. Les dommages que l'acconier peut causer aux marchandises lors des opérations qu'il exécute à bord ou dans la dépendance immédiate du bord, ne l'obligent normalement qu'envers l'armateur, en tant que son activité s'exerçant dans un domaine également défini comme étant le domaine propre de ce dernier, il agit sous le contrôle du capitaine pour toute cette phase du contrat de transport. Mais c'est surtout à cause du droit du recours du destinataire par les dommages imputables à l'acconier et donc survenus en dehors du cadre de la responsabilité du transporteur qu'on peut être préoccupé de savoir quelle était la situation juridique de l'acconier. Pour comprendre cette situation, il faut d'abord se référer au rapport entre d'une part l'acconier et le Navire et d'autre part, l'acconier est choisi par le transporteur pour l'exécution des opé-

.../...

rations de manutention. A ce stade la jurisprudence suivant des voies différentes est parvenue à conclure que le transporteur a consenti à un mandat tacite dont le mandant serait le destinataire; seulement et d'ailleurs, souvent, dans les connaissements un contrat de mandat donne pouvoir express au Navire de choisir l'acconier. Dans ce cas l'acconier choisi par le Navire en vertu du mandat n'est pas le contractant du transporteur mais celui du destinataire, - - - - - le dernier à entrer en possession du connaissement. Le destinataire dès lors possède un droit personnel et direct contre l'acconier, droit qu'il tient du contrat d'acconage conclu pour son compte, à la condition toutefois que les faits qui motivent le recours soient postérieurs au palan de débarquement; en revanche en l'absence d'un mandat expresse certaines juridictions résolvent le problème par la stipulation pour autrui qui permet donc au destinataire de recourir directement contre l'acconier. Au surplus l'absence de clause de mandant au connaissement n'est pas selon la jurisprudence un motif suffisant pour refuser au destinataire un droit de recours contre l'acconier.

Au total pour mettre en oeuvre la responsabilité de l'acconier, il suffit de situer les dommages survenus aux marchandises dans le cadre de ses opérations de manutention propres à lui. On arrive pratiquement à le faire et ceci de façon assez aisée en consultant le rapport d'expertise, le bordereau de livraison, les notes de colisage et de poids. Il arrive que l'intervention de l'acconier ne mette pas fin au transport. En effet, il arrive même souvent que certaines marchandises fassent l'objet d'un voyage supplémentaire, donc d'un transbordement. A ce stade où des opérations de débarquement, de chargement ou d'embarquement et même de garde s'effectuent des avaries peuvent se produire. A qui faut-il s'adresser.

II. 2-3 LA RESPONSABILITE DU TRANSITAIRE.

Pourquoi réexpédition seulement ?

Le transitaire est un mandataire qui se charge de la réception et de la réexpédition des marchandises, en confirmation avec les instructions de son mandant. Néanmoins le transitaire peut jouer un rôle plus étendue, notamment celui qui incombe généralement au commissionnaire de transport, qui, lui, se charge complètement du transport de bout en bout. Sinon essentiellement le rôle du transitaire se ramène à la réception des marchandises, à leur garde et conservation, à leur réexpédition ; tout cela ponctué par l'obligation de préserver le recours de son mandant.

Dans la pratique, il arrive que c'est la même entreprise qui exerce les deux fonctions d'acconier et de transitaire. Dans le rôle traditionnel d'effectuer les opérations juridiques, le transitaire doit assurer le contrôle de l'identité des marchandises et l'accomplissement des formalités administratives notamment douanières. Il doit vérifier l'état, le poids, le volume de marchandises lors de la livraison, faire constater les dommages ou avaries apparentes et d'une manière générale conserver les droits de son mandant notamment à l'encontre du transporteur. L'obligation de réserver le recours de son mandant est essentielle ; cette obligation est sévèrement sanctionnée. D'abord parce que le transitaire est un mandataire spécialisé mais aussi parce qu'il est un salarié.

D'autre part, le transitaire a l'obligation de garde et de conservation de marchandises ; en effet entre le moment où le transitaire les reçoit du premier transporteur et le moment où il les remet au second, les marchandises demeurent sous sa garde. En cela il doit prendre toutes mesures utiles en vue d'en assurer la conservation et la bonne garde. Pratiquement donc, selon la nature de

.../...

la marchandise que le transitaire reçoit, il doit prendre des mesures appropriées pour en assurer le bon état.

La sanction de toutes ces obligations est que le transitaire engage sa responsabilité personnelle vis à vis du mandant généralement du destinataire et par voie de conséquence de l'assureur, seulement sa responsabilité ne peut être engagée que sur faute prouvée.

Il faut signaler enfin que le transitaire peut limiter sa responsabilité a un certain montant ; mais la clause de limitation de responsabilité n'est opposable aux usagers que si elle a été connue et acceptée par eux.

Toute fois, il faut souligner que chaque fois que la même entreprise a la qualité d'acconier-transitaire le recours se fait en une seule fois avec la précision de l'étendue de la responsabilité lui incombant en tout qu'acconier d'une part et d'autre part en tant que transitaire. En fait ce sont deux recours cumulés.

Ainsi donc présentées les différentes responsabilités qu'on pourrait rencontrer au niveau du recours ; qu'en est-il de la pratique.?

II. 3 LES MODALITES PRATIQUES DE L'EXERCICE DU RECOURS.

En même temps qu'on autorise le règlement du sinistre, on adresse une lettre de réclamation aux différents responsables, le montant de chaque réclamation sera déterminé dans la proportion de la responsabilité de chacun et suivant

le barème de règlement de réclamation adopté ou le "paper agreement", dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit de conventions adoptées entre les différentes parties pour que le responsable ne règle qu'un pourcentage de l'indemnité versée par l'assureur (voir ci-après le barème de règlement de Bordeaux). Quand la réclamation est adressée, le dossier ne s'arrête pas là, suivant le degré d'enthousiasme du transporteur ou du responsable, il faut souvent le relancer, mais on ne relance indéfiniment le dossier pour une bonne gestion. Au surplus, le dossier n'a pas une vie éternelle; il peut arriver à prescription ce qui fait qu'à un certain moment on demande un report de prescription qui ne peut être accordée indéfiniment de fois aboutit souvent au contentieux.

II. 3. 1 DETERMINATION DU MONTANT DU RECOURS.

La plupart des documents qui ont servi de justification à la réclamation de l'assuré serviront également de base au recours de l'assureur. En outre, il pourront servir à calculer le montant du recours.

- Le connaissance original pour tout transporteur autre que américain pour justification de l'expédition et pour preuve de l'identité de Navire. Il faut d'ailleurs souligner que la lettre des réclamations s'accompagne toujours des documents originaux sauf le cas de transporteurs américains

- Le report d'expertise détermine la nature des dommages leurs causes mais surtout situe à quel stade le dommage ont survenu. Par là même il permet de déterminer la res-

responsabilité de chaque partie. Mais le rapport d'expertise pour être probant doit remplir certaines conditions, il doit être contradictoire, c'est à dire doit s'effectuer en présence de toutes les parties concernées ; le représentant du transporteur, le représentant de l'acconier, et le représentant du transitaire ainsi le destinataire lui-même, ces représentants doivent être régulièrement désignés par les parties prenantes. Plus particulièrement pour les dossiers SONACO, le rapport doit comporter 3 phases :

- . 1e phase : avant l'intervention de l'acconier : détermination la responsabilité du transporteur.
- . 2e phase : avant intervention du transitaire : ce qui permet de déterminer la responsabilité de l'acconier.
- . 3e phase : après intervention du transitaire : pour déterminer la responsabilité de ce dernier.

- facture d'origine : les recours se règlent toujours en valeur facture.

- Notes de colisage et de poids : il permet d'évaluer le dommage en Kilo et par colis ; il permet de faire la comparaison entre le relevé de l'expertise, les poids originaux établis ; il permet aussi d'établir le dommag sur chaque colis et à chaque étape.

- Le certificat définitif de non livraison, bien sûr au cas où le colis n'est pas livré.

Le bordereau de livraison, (il) permet lui aussi de situer les dommages et les responsabilités. En effet c'est lui qui comporte les différentes réserves prises contre le bord ou les autres responsables.

- 1 attitude non équivoque qui se traduit par une réponse à la réclamation et donnant les motifs du ^{rejet} sujet, cette attitude négative, mais tout de même active permet d'établir un échange de correspondances entre l'assureur et le supposé responsable qui aboutit très souvent à trouver un terrain d'entente.

Mais parfois le supposé responsable ne répond pas à la réclamation

- Dès lors, il adopte une attitude passive-négative qui va emmener l'assureur à procéder à des relances ou rappels. La relance ou le rappel en effet est un moyen de redonner à la réclamation une vie ; ^{on} ou rappelé le responsable pour qu'il s'en souvienne. Aux A.G.C.I. les rappels sont souvent faits dans l'intervalle d'un mois.

En tout état de cause quand un dialogue écrit est ouvert, on arrive souvent à une proposition de règlement présenté par le responsable ; cette proposition de règlement peut satisfaire l'assureur ou peut par la suite faire l'objet de négociation jusqu'à ce que compromis soit trouvé. Quand le compromis est trouvé l'assureur donne son accord sur la proposition de règlement et attend que le responsable en effectue le paiement du montant.

Mais durant tout ce temps un phénomène peut se présenter et remettre en cause tout ce que l'assureur pouvait espérer récupérer. C'est la prescription.

.../...

II. 3.3 - LA PRESCRIPTION

Au niveau de l'assureur, il s'agit ici de la prescription extinctive, c'est à dire du délai imparti au titulaire d'un droit à l'expiration duquel ce titulaire n'est plus autorisé à exercer ce droit ou son action. La prescription extinctive éteint donc le droit de l'assureur, elle est ainsi redoutée; c'est pourquoi au niveau de la pratique, les assureurs ont cherché des moyens pour faire obstacle à la Prescription. Ces moyens sont essentiellement deux : le report de prescription d'une part et d'autre part l'assignation.

II. 3.3- 1 LE REPORT DE LA PRESCRIPTION.

C'est une institution plutôt commerciale pour tempérer la rigueur juridique des effets de la prescription. Nous avons signalé plus haut que déjà dès qu'on adresse une réclamation on y fait figurer une mention pour se préserver contre la prescription. Plus encore au cours de la vie du dossier, les assureurs prennent la précaution de demander un report de prescription au responsable. (transporteur ou acconier) qui est annulé. La prescription qui court du jour du débarquement (en pratique, pour plus de précaution on retient le jour de l'arrivée du Navire) au 366e Jour, va se trouver prolonger par le responsable des dommages, la prescription ainsi repoussée, on peut continuer à négocier le dossier ; dans la pratique, la nouvelle échéance accordée dépend du responsable mais généralement elle se situe entre 2 et six mois.

.../...

L'assureur est donc souvent obligé de présenter à cet avocat des conclusions précises qu'il entend faire valoir devant les jupes.

L'assignation ouvre droit au procès qui en définitif a eu dernier lieu tranché le problème du recours que ce soit en instance en appel ou en conation.

Le recours terminé le dossier n'est définitivement clos qu'après une tâche administrative et comptable.

II. 3.3 - 2 3 CLOTURE D'UN DOSSIER SINISTRE FACULTE MARITIME

II. 3.3 - 3.1 LE RECOURS QUI EST ENCAISSE PEUT PRESENTER PLUSIEURS ASPECTS :

Il peut dans un premier ne revenir qu'à l'assureur dans sa totalité ; mais il peut entièrement à l'assuré ; dans une 3e hypothèse une partie seulement revient à l'assureur, l'autre à l'assuré.

1e cas : Le recours revient en totalité à l'assureur quand la police ne comporte pas de franchise et quand les dommages survenus proviennent des risques entièrement couverts ou quand l'assuré a pris toutes les mesures de sauvegarde et de préservation du recours.

2e cas : Le recours revient en entier à l'assuré : dans ce cas soit il existe une franchise atteinte dans la police, laquelle franchise n'a pas atteinte apporté les dommages pour lesquels la réclamation de l'assuré est présentée soit les dommages sont

.../...

survenus à l'occasion des risques non couverts. Dans cette hypothèse donc le recours exercé par l'assureur est essentiellement un recours pour compte de l'assuré. De sorte que si le recours abouti au règlement la totalité du montant revient à l'assuré. Dans la pratique un tel recours est exercé par l'assureur pour le compte des gros ou bons clients qu'il ne peut perdre du portefeuille.

3e Cas : Partage du montant du recours intervient de l'hypothèse où il existe une franchise atteinte qui a été atteinte dans certains cas. Dès lors le montant du recours correspondant aux dommages pour lequel la franchise a été atteinte et qui a entraîné le règlement total de l'assureur revient à ce dernier le montant correspondant du reste des dommages pour lesquels la franchise n'a pas été atteinte et qui n'ont donc pas entraîné le remboursement de l'assureur revient lui à l'assuré, tout doit se passer d'une part dans le respect du principe indemnitaire, principe suivant lequel l'assuré ne saurait réaliser des bénéfices du fait de son assurance ; principe caractérisant les assurances de choses ; et d'autre part dans le respect du principe de la subrogation, principe suivant lequel l'assureur ne peut se faire rembourser qu'à concurrence du montant de l'indemnité versé par l'assureur à l'assuré . Le partage du montant du recours dans la dernière hypothèse s'inscrit donc dans le strict respect de ces deux principes et il est toujours constaté par un document appelé la note de sauvetage.

.../...

II. 3.3.2.3. 1 - LA NOTE DE SAUVETAGE.

C'est un document qui constate l'encaissement du recours en plus de toutes les références classiques (n° de police, du dossier, du connaissance, nature des avaries etc...) qui puissent permettre de retrouver facilement le dossier : la note de sauvetage a un contenu assez simple : elle dit simplement que le recours a été exercé à l'encontre soit du transporteur, soit de l'acconier ou du transitaire ou de tous ceux-là (car on peut établir une seule note de sauvetage pour tous les recours exercés séparément à l'encontre du transporteur de l'acconier et du transitaire) et que tel montant a été obtenu et qu'il revient à l'assuré tel montant, qu'il revient à l'assureur tel autre montant. Puis on détermine les frais qui sont toujours de 15 % du montant adressé à l'assureur.

Une fois la note de sauvetage établie on l'adresse à l'agence qui a réglé le dossier. Pour la compagnie le dossier est clos et n'a plus qu'une vie comptable, ce qui signifie que les Services comptabilités de l'agence et celui de la compagnie font procéder aux différentes écritures comptables qu'il faut. Le dossier ainsi clos fait l'objet d'un classement.

.../...