

I-07

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I. I. A.)

Cycle Supérieur

5^e PROMOTION (1980 - 1982)

RAPPORT DE STAGE

SUR

"LE REGLEMENT DES AVARIES ET
L'EXERCICE DU RECOURS SUR LES
FACULTÉS MARITIMES A L'EXPORTATION"

(Le cas de la SOCAR)

Présenté par :

Mr. YIGBEDEK Zacharie

Etudiant au Cycle Supérieur de

l'Institut International des Assurances

(I. I. A.)

Stagiaire à la SOCAR

Sous la Direction de :

Mr. Gabriel TAKAM

Chef du Département

"Maritime et Transports"

A La SOCAR

A mon Père KOONA YOUTH Samuel,
A ma Mère NGO MBEY Olga,
A mes Frères et Soeurs,
A tous les Hommes de Paix et de Progrès,

Je dédie ce modeste travail./-

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

o-o-o-o-o

Profitant de ce rapport de stage, je remercie le Directeur Général de la SOCAR, Mr. P.T. TSALA et, à travers lui, tous ses collaborateurs pour l'accueil qu'ils m'ont réservé et le Cadre de travail propice dont j'ai bénéficié.

Mes remerciements vont en particulier à Mr. J. MBAPE, Chef du Département "PRODUCTION GENERALE", Mme J. NGAYO, Chef du Département "SINISTRES ET CONTENTIEUX", Mr. J.M. NDONGO, Chef du Département "COMPTABILITE", Mr. E.S. BIKANDA, Chef de la Division "INFORMATIQUE" et leurs collaborateurs.

Je remercie également Mr. N. NONGA et Mlle M. MOUKAM HAPPY pour avoir dactylographié cet ouvrage.

Je suis plus particulièrement obligé envers Mr. G. TAKAM, Chef du Département "MARITIME ET TRANSPORTS" qui m'a apporté toute son assistance dans la conduite de ce modeste travail. Je n'oublie pas ses Collaborateurs dont j'ai apprécié l'accueil.-

CHAPITRE INTRODUCTIF

PRESENTATION GENERALE DE LA SOCAR

o-o-o-o

Ce rapport fait suite à notre stage à la SOCAR (SOCIETE CAMEROUNAISE D'ASSURANCES) du 03 Août 1981 au 15 Octobre 1981.

Dans ce chapitre, nous allons présenter des généralités sur la SOCAR et parler des secteurs dans lesquels nous avons séjourné à savoir les Départements "PRODUCTION GENERALE", "SINISTRES & CONTENTIEUX", "COMPTABILITE", la "DIVISION INFORMATIQUE" et la "BRANCHE MARITIME & TRANSPORTS".

I - GENERALITES SUR LA SOCAR

La SOCAR est une Société anonyme au capital de 400 Millions de Francs CFA entièrement versés. Elle est régie par l'Ordonnance 73/14 du 10 Mai 1973.

Elle est placée sous la tutelle du Ministère des Finances et son Siège social situé à Douala. Elle comprend les organes suivants :

- 1°) Un Conseil d'Administration
- 2°) Une Direction Générale
- 3°) Des Commissaires aux Comptes
- 4°) Les Assemblées des Actionnaires.

L'on trouve sous la Direction Générale :

- 1°) Quatre Départements : "Production Générale", "Sinistres et Contentieux", "Comptabilité", la Branche "Maritime et Transports".
- 2°) Deux Divisions : La Vie et l'Informatique.
- 3°) Un service chargé des Inspections.

II - LE DEPARTEMENT "PRODUCTION GENERALE"

Il est dirigé par un Chef de Département et comprend les services : Risques Divers, Automobile, Réassurance et Incendie, un Pool-Dactylographique, et un groupe administratif chargé des liaisons avec l'Informatique.

La brièveté de notre séjour à la "PRODUCTION GENERALE" ne nous a permis de visiter que le service Automobile.

La "Production Générale" travaille avec un réseau Commercial de trois Agences : Les Assurances CHANAS & PRIVAT, les ASSUREURS CONSEILS CAMEROUNAIS (A.C.C.) et l'Agence T. BOLLANGA. Il y a aussi un bureau direct à Bamenda.

.../..

Certaines de ces Agences s'occupent de la gestion des contrats de la production au règlement des sinistres sous réserve d'un plafond. Elles émettent donc tous les documents nécessaires et les envoient au Siège. Elles bénéficient, en fonction de leur importance et de leur compétence d'une relative autonomie dans un cadre de travail bien défini (plein de souscription, risques déterminés), mais doivent se renseigner auprès du Siège pour des risques particuliers tels que les Bris de Machines, les Risques de Chantier etc...

D'autres Agences n'émettent pas de pièces (sauf les quadryptiques) et dans ce cas, c'est le Siège qui les émet et les leur envoie.

En Assurance Automobile, les quittances ou quadryptiques qui viennent des Agences arrivent à la "Production Générale" où ils font l'objet d'un contrôle de garanties et de tarification. Après l'on élabore des documents de base (D.B.) à l'aide desquels l'on fait parvenir à la division Informatique les informations concernant les contrats.

La "Production Générale" ne s'occupe pas du quittancement (c'est-à-dire du calcul des taxes, accessoires, commissions et primes totales) qui incombe à l'Informatique.

III - LE DEPARTEMENT "SINISTRES & CONTENTIEUX"

Ce Département ne s'occupe que des sinistres de droit commun (c'est-à-dire d'une manière générale les risques terrestres), ceux relatifs aux assurances incendie, maritime et vie étant couverts par les branches intéressées.

Il est dirigé par un Chef de Département assisté d'un Chef de Division et comprend trois services :

- 1°) Le Groupe Administratif
- 2°) Le Contentieux Droit Commun
- 3°) Le Contentieux Prime.

A - LE GROUPE ADMINISTRATIF

Il s'occupe des charges administratives et des liaisons entre les Départements et l'Informatique en matière de sinistre.

Il y a quatre groupes administratifs : Le groupe d'ouverture, le groupe des recherches, le groupe qualité sinistre et le pool dactylographique.

1°) LE GROUPE D'OUVERTURE

Son activité porte sur la création du dossier sinistre à partir de la déclaration de sinistre envoyée par l'Agent au Siège, et se poursuit avec les correspondances de l'Agence, de la Compagnie, et l'envoi de divers documents ayant trait au sinistre (ex : les certificat médicaux en cas d'expertise médicale, les photos des objets sinistrés etc...)

Dans un deuxième temps, le groupe d'ouverture fait venir la police concernée du fichier Central des polices. L'on marque alors sur sa fiche intercalaire tous les renseignements relatifs au sinistre ce qui entre autres rend possible pour la "Production Générale" le calcul du rapport de sinistres à primes, et dans le cas des contrats d'assurance automobile, l'application des malus.

Après ce premier travail, le dossier sinistre peut être confié aux rédacteurs à des fins d'études.

2°) LE GROUPE DES RECHERCHES

Il assure l'arrangement des dossiers dans les meubles, leur sortie pour études et leur classement après décision. Il s'occupe également du courrier.

3°) LE GROUPE QUALITE SINISTRE

C'est l'organe du groupe administratif qui est chargé de la liaison des différents départements avec la division Informatique, sur le plan des sinistres.

Il vérifie la codification des contrats contrôle et analyse les documents de base et les envoie à l'Informatique.

L'on distingue les documents de base suivants :

- a) la déclaration de sinistre
- b) la modification de prévision :

C'est une fiche qui sert à l'actualisation informatique des prévisions de sinistres après le règlement ou l'arrivée d'informations nouvelles apportant une plus grande précision dans le coût des sinistres.

- c) La fiche des rectifications diverses :

Elle est utilisée pour la correction des déclarations erronées se trouvant sur les documents transmis à l'Informatique.

- d) L'avis de classement :

A travers ce documents, l'on renseigne l'Informatique sur les dossiers terminés et la suite qui leur a été réservée (règlés avec principal, classés sans suite).

B) LE CONTENTIEUX DROIT COMMUN

Il prend le relai du groupe d'ouverture dont le travail a été décrit plus haut.

Il procède au contrôle de la garantie en rapprochant la déclaration de sinistre avec les conditions générales et particulières de la police, ainsi que les Conventions spéciales. Il vérifie aussi la période de garantie.

Lorsqu'il s'avère que la garantie n'est pas acquise, l'on en informe l'Agent. Il peut s'ensuivre entre ce dernier et le Siège un échange de correspondances dont dépendra la position finale du département sur le sinistre. En effet, l'Agent peut envoyer à l'Assureur un avenant antérieur au sinistre et entraînant sa garantie, qui avait été apporté à la police mais n'était pas encore parvenu à l'assureur. Par ailleurs, en cas de rejet pour sinistre survenu hors de la période de garantie et concernant un contrat à terme (par opposition à un contrat à tacite reconduction), l'Agent pourra informer l'Assureur d'un éventuel renouvellement dont ce dernier n'avait pas encore reçu les pièces justificatives. Dans ces deux cas l'Assureur indemniserà la victime.

Il arrive aussi qu'à la première étude, l'on constate que le sinistre est couvert. Les Agents sont alors autorisés à régler à concurrence d'un plafond déterminé pour chacun d'eux.

C) LE SERVICE CONTENTIEUX-PRIMES

Il a pour missions de :

1°) Procéder par lettre recommandée à la mise en demeure après l'envoi des quittances impayées par les Agents au Département sinistre.

Si l'assuré ne paie pas la prime, la garantie est suspendue 45 jours après la mise en demeure et l'assureur résilie le contrat dix jours après la suspension de la garantie (cf Article 2 du décret du 19 Mars 1937 resté applicable au Cameroun). Si en théorie la mise en demeure peut être faite dix jours après l'échéance de prime, dans la pratique elle n'est possible que près de trois mois plus tard lorsque l'Agent ayant vainement attendu le paiement de la prime par l'assuré, envoie la quittance impayée au Siège.

2°) Recupérer la prime :

- Si la prime totale est inférieure ou égale à 10.000 Francs CFA, il y a renonciation à recours.
- Si elle excède un montant de 10.000 Francs CFA l'on engage une procédure judiciaire pour en obtenir le paiement.

IV - LA COMPTABILITE

Ce département regroupe trois services :

- 1°) La comptabilité Générale ;
- 2°) La comptabilité Analytique ;
- 3°) La réassurance.

A) LA COMPTABILITE GENERALE

Elle englobe la Comptabilité Générale proprement dite, la comptabilité des Agences, la gestion immobilière, la gestion financière et la co-assurance.

1°) La Comptabilité Générale proprement dite a pour but la détermination du résultat d'exploitation.

2°) La Gestion Immobilière :

Elle concerne aussi bien les immeubles détenus par la SOCAR en représentation des provisions techniques que les immeubles en location.

3°) La Gestion Financière :

Elle a trait à la gestion des fonds de la Société.

4°) La Co-assurance :

Il s'agit d'assurer le versement des quote-parts de primes aux Co-assureurs, de récupérer auprès d'eux leurs quote-parts des sinistres, des frais de gestion des contrats en co-assurance, et de leur verser leurs quote-parts des recours encaissés.

5°) La Comptabilité des Agences :

Elle a pour vocation de déterminer à tout moment donné la situation financière de chaque Agent par rapport au Siège, grâce à des documents périodiquement envoyés par les Agences (quittances d'émission, de remboursement etc...) et que l'Informatique utilise pour sortir des bordereaux comptables et extracomptables.

Les bordereaux comptables sont :

- a) Le bordereau des émissions
- b) Le bordereau des annulations
- c) Le bordereau des remboursements effectués
- d) Le bordereau des encaissements
- e) Le bordereau des impayés
- f) Le bordereau des sinistres réglés.

Les bordereaux extracomptables sont :

- a) Le bordereau mensuel des quadryptiques
- b) Le bordereau des emboursements émis
- c) Le bordereau d'accompagnement des quittances.

Sur les différents bordereaux, l'on dégage les commissions des Agents. L'arrêté du compte mensuel de l'Agent est une récapitulation de l'ensemble des bordereaux.

Le compte courant de l'Agent dégage sa situation globale par rapport au Siège. Il fait apparaître un solde comptable portant sur les opérations du mois, mais également un solde financier (c'est-à-dire le montant que doit effectivement verser l'Agent) lorsque l'on prend en compte les impayés et les sinistres

Le compte courant d'un mois considéré apparaît en moyenne un mois plus tard. Il est alors envoyé à l'Agent qui verse à la Société les primes dues, sous déduction de ses commissions. Le versement se fait par des acomptes presque toutes les deux semaines.

B) LA COMPTABILITE ANALYTIQUE

Elle s'occupe de :

1°) La ventilation des frais généraux, par service et par branche selon des clefs de répartition déterminées. Les frais généraux sont extraits de trois documents : le document des opérations diverses, les fiches de recettes et de dépenses.

2°) L'établissement de tableaux de bord de production (tous les mois) et l'inventaire permanent à caractère trimestriel. La Comptabilité Analytique sort d'autres tableaux de bord à la demande des intéressés.

3°) L'élaboration des comptes prévisionnels à la fin du mois d'Août. Ces comptes qui sont des postes du compte d'exploitation générale, font l'objet d'une extrapolation sur les quatre mois restants de l'année ; l'on obtient ainsi en les regroupant le compte d'exploitation prévisionnel de l'exercice.

4°) La détermination à l'inventaire :

a) Du résultat d'exploitation à partir des comptes d'exploitation par catégorie,

b) Du résultat par Agence à l'aide de comptes d'exploitation par Agence.

C) LA REASSURANCE

La SOCAR pratique cinq formes de réassurance :

- La Cession Légale à la C.N.R. (Caisse Nationale de Réassurance).
- La Cession du "POOL AFRICAINE DE COREASSURANCE DES RISQUES TRANSPORTS"
- Les Cessions Facultatives
- Les Cessions Conventionnelles
- La Cession Vie.

1°) LA CESSION A LA C. N. R. :

C'est une cession légale de 10 % de toutes les primes et tous les sinistres ; elle ne concerne cependant par l'Assurance Vie.

A partir des statistiques de production annuelles cumulées que l'informatique sort trimestriellement, la Comptabilité dresse un état préparatoire de cession de primes par exercice. Cet état sert au calcul du montant des cessions légales (au taux de 10 %) et de la commission de l'Assureur, selon des taux qui varient avec les branches d'assurance.

Par ailleurs la Comptabilité tient un état préparatoire de cession de sinistres sur la base de l'inventaire permanent des sinistres produit trimestriellement par la division Informatique et comportant le cumul des sinistres de l'année.

A partir des états préparatoires de cession de primes et de sinistres, la Comptabilité établit par branche d'assurance un compte de cessions légales qui est envoyé à la C.N.R. Ce compte comprend à son débit les sinistres et les commissions sur les primes cédées ; à son crédit les primes et les recours encaissés. Le solde du compte de cessions légales exprime la situation financière de l'Assureur vis-à-vis du Réassureur.

2°) LA CESSION AU "POOL AFRICAÏN DE COREASSURANCE DES RISQUES TRANSPORTS"

Elle ne concerne que l'assurance maritime. L'on ne cède au "Pool Africain" que les risques sur les corps fluviaux, les corps maritimes, les facultés terrestres et maritimes. Il ne reçoit pas les risques sur les embarcations de plaisance, les facultés aériennes et fluviales.

Les cessions au "Pool Africain de Coréassurance des Risques Transports" se font à concurrence de 10 % du total des émissions nettes d'annulations, calculé à l'aide de l'état préparatoire de cession des primes.

Le solde à régler s'obtient par la différence entre les primes et les sinistres cédés, ces derniers s'obtenant grâce à l'état préparatoire de cession des sinistres.

3°) LES CSSIONS FACULTATIVES

En utilisant les bordereaux de cessions facultatives établis police par police par le service de réassurance du département "Production Générale", la Comptabilité tient un état préparatoire de cession de primes par police et par réassureur. L'on dresse également un état préparatoire de cession de sinistres par police et par réassureur et l'on sort le compte courant des cessionnaires qui fait apparaître la situation financière de chaque Réassureur vis-à-vis de l'Assureur.

Le compte des Cessionnaires comporte à son débit les sinistres et les commissions acquises à l'Assureur et à son crédit les primes cédées.

4°) LES CSSION CONVENTIONNELLES

Leur montant s'obtient par la différence entre le total des cessions (tel qu'il résulte de l'état préparatoire des cessions) et la somme des cessions à la C.N.R., au "Pool Africain de Coréassurance des Risques Transports" et les cessions facultatives.

Le montant des cessions conventionnelles est reparti entre les Réassureurs de la SOCAR selon des pourcentages prédéterminés. Les commissions de réassurance sont retenues dans les mêmes proportions.

Après ces différentes cessions la Comptabilité dresse :

a) Un journal de cessions par sous catégorie d'assurance et par exercice (courant, précédent et antérieurs).

b) Le journal auxiliaire des cessions en réassurance qui figure dans la balance.

5°) LA CESSION VIE

Le montant des primes des contrats d'assurance vie devant faire l'objet d'une cession est déterminé chaque trimestre par le service de réassurance du Département "Production Générale", et reparti entre les Réassureurs intéressés selon des proportions fixées d'avance.

IV - L'INFORMATIQUE

C'est une division chargée du traitement de l'information à l'aide d'un ordinateur - l'Informatique a deux fonctions principales : l'étude et l'exploitation.

1°) LA FONCTION ETUDE :

Elle conçoit et réalise les programmes en trois phases :

a) La mise en évidence du besoin d'informatisation des départements ou services demandeurs.

b) S'il y a un besoin réel d'informatisation, l'on passe à la phase d'analyse consistant à traduire sous une forme concrète les besoins de l'utilisateur en fonction du matériel de travail dont dispose l'Informatique.

c) Enfin la phase de la programmation pendant laquelle sont élaborés les programmes, c'est-à-dire un ensemble d'ordres à donner à l'Ordinateur.

2°) LA FONCTION EXPLOITATION :

Elle a pour rôles :

a) De faire tourner l'Ordinateur

b) De collecter l'information auprès des différents départements et services informatisés

c) De saisir les programmes sur des supports rigides (carte perforée ou magnétiques (diskettes, disques, tambours magnétiques, etc ...) assimilables par l'Ordinateur.

d) De distribuer le résultat des traitements aux utilisateurs.

Les secteurs ayant fait l'objet d'une informatisation sont : les départements "Production Générale" "Sinistres & Contentieux", "Comptabilité", la "Gestion du Personnel", la "Branche Maritime" et la "Division Vie".

A) L'INFORMATISATION DU DEPARTEMENT "PRODUCTION GENERALE"

La saisie de l'information se fait à l'aide du document de base qui est codifié à l'occasion des mouvements suivants : les affaires nouvelles, l'intégration le renouvellement, la suspension de la garantie, sa remise en vigueur, la résiliation, les rectifications diverses.

L'Informatique fait les traitements suivants :

- 1°) Emission des quittances comptant et terme,
- 2°) Les annulations de primes,
- 3°) Les remboursements,
- 4°) Sur le plan du quittancement, il compare les calculs faits par l'Agent et ceux de l'ordinateur. En cas de légère différence, l'ordinateur sort un état de rapprochement. Par contre lorsque la différence est forte, il rejette les documents concernés.

Par ailleurs l'Informatique sort :

- 1°) Mensuellement :
 - a) Les bordereaux des émissions
 - b) Les bordereaux des annulations
 - c) Les bordereaux des remboursements
 - d) Les bordereaux des encaissements
 - e) Les bordereaux des quittances impayées
 - f) Les bordereaux des quittances impayées de plus de trois mois.
- 2°) Tous les trois mois :
 - a) La liste complète des contrats,
 - b) Un état pour les cessions à la C.N.R.

3°) En fin d'année :

Les statistiques générales de l'exercice pour l'établissement du bilan

En outre tous les deux mois l'on purge :

- a) Le fichier des quittances impayées, annulées ou encaissées.
- b) Le fichier des contrats pour le débarrasser des affaires résiliées depuis plus de quatre mois.

B) L'INFORMATISATION DU DEPARTEMENT "SINISTRES & CONTENTIEUX"

A partir des déclarations de sinistres, la division Informatique élabore :

- 1°) Le fichier des sinistres en cours,
- 2°) L'historique des règlements des sinistres en cours,
- 3°) L'inventaire permanent des sinistres,
- 4°) Le fichier de surveillance du portefeuille automobile qui est envoyé à l'A.S.A.C. (l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun).

Au fur et à mesure que le dossier sinistre évolue, il peut donner lieu aux opérations suivantes faisant l'objet d'une saisie informatique :

- 1°) Les rectifications diverses,
- 2°) Les modifications de prévisions de sinistres,
- 3°) Le règlement des sinistres,
- 4°) Le classement sans suite ou après règlement.

Nous avons déjà parlé de ces opérations en présentant le groupe qualité sinistre.

Les informations stockées le long de ses travaux par l'Informatique sur des supports rigides ou magnétiques lui permettent de confectionner les états périodiques suivants :

1°) Des états mensuels :

- a) La liste des opérations comptables du mois (règlements, recours...)
- b) Le montant des honoraires versés par mandataire,
- c) Les statistiques mensuelles cumulées des sinistres et recours réglés
annulés,
- d) L'état de déclaration des sinistres du mois.

2°) Un état trimestriel : l'inventaire permanent des sinistres.

3°) Des états semestriels :

- a) Les honoraires versés aux mandataires,
- b) L'état des prévisions à la fin de l'année
- c) La liste des dossiers classés en fin d'année et l'historique de leur règlement.

C) L'INFORMATISATION DE LA GESTION DU PERSONNEL

Dans ce cadre la division Informatique assure les travaux suivants :

- 1°) Le calcul des salaires
- 2°) La tenue du fichier du personnel
- 3°) La tenue du fichier de la paie mensuelle.

- 4°) L'établissement des bulletins de salaire
- 5°) L'établissement des statistiques sur les frais de personnel
- 6°) Les lettres de virement (pour les salaires faisant l'objet d'un virement)

7°) Le D.I.P.E. (Document d'information sur le personnel employé) pour les besoins de l'administration fiscale.

V - LA BRANCHE "MARITIME & TRANSPORTS"

Nous y avons passé la majeure partie de notre stage, soit 8 semaines sur 10.

Le département "Maritime & Transports" assure sa production, le traitement de ses sinistres, le suivi de ses recours et de son contentieux, sous la direction d'un Chef de Département.

La production est chargée de la souscription des contrats. L'on couvre les corps maritimes, les corps des navires de pêche, la navigation de plaisance, le matériel de port, les risques "Off-shore" pour les activités pétrolières, les facultés maritimes, terrestres, aériennes et fluviales, la responsabilité civile du transporteur terrestre.

Le sujet de notre rapport de stage : "Le Règlement des Avaries et l'Exercice du Recours sur les Facultés Maritimes à l'Exportation" porte essentiellement sur notre séjour aux "Sinistres", "Recours et Contentieux".

Les produits à l'exportation sont ceux qui partent du Cameroun et sont acheminés vers l'étranger. Ils sont nombreux (Cacao, Café, Bois, Banane, ...) mais les exportations assurées par la SOCAR et auxquelles nous nous sommes intéressés portent essentiellement sur le cacao et le café.

Les principaux ports d'embarquement sont Douala et Victoria. Le chargement des produits à exporter pose des problèmes liés au caractère rudimentaire des infrastructures de manutention. Cependant les embarquements au port de Victoria posent un problème spécifique : Ce port n'ayant pas une profondeur suffisante, les navires se tiennent à près de deux miles des côtes d'où ils reçoivent leur chargement à bord de chalands. Or la zone concernée présente une forte pluviométrie de telle sorte que les produits arrivent à bord généralement mouillés, d'où des avaries ayant un impact sur les règlements concernant les contrats à l'exportation. Il apparaît dès lors un intérêt certain à l'étude de ces règlements. L'étude des recours n'en présente pas un moindre.

En effet, l'assureur indemnise l'assuré sur la base de la valeur d'assurance justifiée des marchandises. Or le transporteur maritime bénéficie d'une limitation légale de responsabilité provenant sa source dans des lois nationales ou des conventions internationales. Le transporteur peut également bénéficier de limitations de responsabilité à caractère purement contractuel. Ces différentes limitations de responsabilité que le transporteur est en droit d'opposer aux usagers, limitent substantiellement la portée des recours et font apparaître pour le réceptionnaire la nécessité d'une assurance couvrant les produits qui lui sont destinés, sachant que le transporteur se prévalant de la limitation de sa responsabilité ne pourra l'indemniser qu'imparfaitement.

Notre étude comportera deux parties, l'une consacrée au règlement des avaries et manquants, et l'autre à l'exercice du recours par l'Assureur.

1ère PARTIE : LE REGLEMENT DES AVARIES ET/OU MANQUANTS

C'est la contrepartie due par l'assureur de la prime reçue de l'assuré au titre du contrat d'assurance. La procédure du règlement est engagée par l'envoi du dossier sinistre par le réceptionnaire à l'Assureur.

Ce dossier fait alors l'objet d'une étude préalable à l'indemnisation.

CHAPITRE I - L'ETUDE DU DOSSIER SINISTRE

Elle comprend un examen des éléments constituant le dossier sinistre et une étude technique.

SECTION I - LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DU DOSSIER SINISTRE

La réclamation au titre des dommages et pertes doit être justifiée par des documents envoyés à l'Assureur par le dernier réceptionnaire dans le cas où il y en a plusieurs. Le dossier sinistre doit être composé des documents suivants :

1°) LA POLICE D'ASSURANCE OU L'ORIGINAL DU CERTIFICAT D'ASSURANCE :

Ces deux documents permettent de constater l'existence d'un contrat d'assurance couvrant les marchandises qui font l'objet de la réclamation.

La police au voyage est confectionnée dans le but de couvrir des marchandises pour une expédition bien déterminée et ses effets cessent à la fin du voyage assuré.

La police d'abonnement couvre toutes les expéditions de l'assuré pendant une période donnée (Douze mois le plus souvent) dans la limite d'un plein de souscription prévu au contrat. Elle est renouvelable par tacite reconduction. Ici, c'est l'original du certificat d'assurance qui atteste la couverture de chaque expédition déclarée en aliment à la police d'abonnement, et qui doit figurer dans le dossier sinistre.

2°) LE CONNAISSEMENT OU L'ORDRE DE DELIVRANCE (Delivery Order) :

C'est un récépissé de chargement des marchandises transportées délivré par le Capitaine du navire. Le Connaissance est établi en deux exemplaires au moins, l'un conservé par le Capitaine et l'autre par le chargeur. Elaboré après la réception des marchandises par le transporteur, sauf preuve contraire, il vaut présomption de réception des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Il peut arriver cependant que les marchandises chargées soient vendues à plusieurs réceptionnaires. Dans la mesure où il n'y a qu'un seul connaissance pour tous les réceptionnaires. Chacun d'eux pourra apporter la preuve du chargement de ses produits par un ordre de délivrance qui tient alors lieu de connaissance.

Par ailleurs, certaines facultés peuvent être chargées sans connaissance. L'Assureur ne pourra cependant pas s'en prévaloir pour rejeter les réclamations du réceptionnaire. Ce dernier pourra alors prouver le chargement par tout autre moyen. Toutefois, l'Assureur peut difficilement exercer son recours contre le transporteur maritime en l'absence du connaissance.

3°) LE CERTIFICAT D'AVARIES :

C'est un document délivré par les Commissaires d'avaries chargés de la constatation contradictoire des dommages et pertes survenus aux marchandises assurées.

Il renseigne l'Assureur sur la nature, la cause et l'importance des avaries et manquants à la cargaison.

4°) LE CERTIFICAT DEFINITIF DE NON-LIVRAISON OU L'ATTESTATION DE PERTE

Ce sont des documents délivrés par la Compagnie de navigation en cas de non débarquement des marchandises chargées.

5°) LE BULLETIN DE PESAGE

Confectionné par les autorités portuaires ou certains Organismes spécialisés, ce document fait état du poids des marchandises débarquées.

Au Havre, l'établissement de ce bulletin est assuré par la "Société de Receveurs de Café du Havre" et à Marseille par la "Société des Receveurs de Café de Marseille".

Le bulletin de pesage peut tenir lieu de bon de livraison, de fiche de constatations et même du certificat d'avaries, dans le cas des sacs en vidange.

6°) LA FACTURE FOURNISSEUR

Elle renseigne sur le prix de vente et les quantités vendues. Elle est toujours libellée C.A.F. à l'exportation du café et du cacao.

En cas de pluralité de réceptionnaires, la facture fournisseur à joindre au dossier sinistre est celle reçue par le dernier acheteur de son vendeur.

7°) LES LETTRES DE RESERVES FAITES A CHAQUE STADE DE LA LIVRAISON ET LES REPONSES DES PRESUMES RESPONSABLES

Pour parvenir au réceptionnaire les produits exportés passent par le transporteur maritime, l'acconier et le transitaire. A chaque étape, ils sont susceptibles de subir des dommages et pertes. Les réserves émises aux différents stades de livraison et les réponses des présumés responsables permettent d'établir les responsabilités nécessaires à l'exercice du recours.

L'examen des documents du dossier sinistre est suivi d'une étude technique.

SECTION II - L'ETUDE TECHNIQUE

Elle englobe des vérifications concernant les garanties souscrites par l'assuré, la durée des risques, les délais de constatation et la conservation du recours des assureurs.

1 - LES GARANTIES SOUSCRITES PAR L'ASSURE

Le contrôle de ces garanties dans le cadre de l'étude technique du dossier sinistre porte sur l'objet et l'étendue de la garantie ainsi que les cas d'exclusions.

A) LES RISQUES COUVERTS

Selon l'article premier des conditions générales la garantie de la police d'assurance maritime sur facultés s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime, et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire ou complémentaire, le contrat étant régi dans son ensemble par les principes de droit maritime.

L'article 2 indique que les marchandises peuvent être couvertes aux conditions "Tous Risques" ou "F.A.F. Sauf", mais précise que sauf stipulation expresse mentionnant la condition "Tous Risques", les marchandises seront considérées comme assurées en "F.A.P. Sauf" c'est-à-dire à la garantie restrictive.

1°) Les risques couverts dans les conditions "Tous Risques".

Les produits assurés en "Tous Risques" sont garantis contre tous les risques, sauf ceux exclus dans les conditions générales.

2°) Les risques couverts en assurance "F.A.P. Sauf" :

Lorsque les produits à l'exportation sont assurés aux conditions "F.A.P. Sauf", le réceptionnaire est couvert contre :

- . Les dommages et pertes matériels,
- . Les pertes de poids et de quantités causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative du paragraphe trois de l'article deux.

Le cacao et le café étant des denrées périssables leur exportation est généralement assurée en "Tous Risques" plutôt qu'en "F.A.P. Sauf".

3°) Dispositions communes aux assurances

"Tous Risques" et "F.A.P. Sauf".

Dans ces deux modes de couverture, l'Assureur garantit :

- "... les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police". (Cf Conditions Générales, Article 2, Alinéa 4).

- La contribution des marchandises aux avaries communes.

Il convient de préciser que les risques demeurent couverts même en cas de changement de route, de faute du Capitaine ou des gens de mer.

L'Assureur et l'assuré peuvent convenir de tout autre mode d'assurance.

Selon l'article trois des Conditions Générales : "Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions "F.A.P. Sauf". Disons cependant que le cacao et le café ne sont généralement pas chargés en pontée, à cause des risques de mouille et d'intempéries qui seraient à l'origine d'importantes avaries.

Le contrat d'assurance des facultés à l'exportation exclut certains risques du champs de garantie de l'Assureur.

B) RISQUES EXCLUS

Certains risques ne sont jamais couverts par les Assureurs. D'autres par contre sont considérés comme exclus du domaine de la garantie, sauf stipulation contraire.

1°) Les risques exclus dans tous les cas :

Ils font l'objet de l'article 7 des Conditions Générales et concernent

a) Tout ce qui est relatif aux "faits et fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de ses préposés, représentants ou ayants droit", y compris "l'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages".

b) Le vice propre des marchandises assurées, le pourrissement, la vermine, l'influence de la température.

c) Les recours exercés contre les marchandises assurées pour dommages corporels ou dommages à d'autres marchandises.

d) Les risques étrangers ou transport normal : contrebande, confiscation, violation de blocus etc... (Voir Article 7 Alinéa 1er).

e) "Retard dans l'expédition des objets assurés ; différences de cours, frais quelconques de quarantaine ; prohibition d'exportation..." (Voir Article 7 Alinéa 4).

2°) Risques exclus sauf stipulation contraire :

Ils figurent dans l'article 8 des Conditions Générales et l'Assureur peut les prendre à sa charge moyennant surprime. Il s'agit :

a) Des risques de guerre ; de l'explosion de torpilles ; des mines... (Voir alinéa 1).

Cependant si l'Assureur ne peut pas prouver que les dommages survenus aux marchandises sont dus à la guerre, ils seront considérés comme des risques Ordinaires de mer et seront à la charge de l'Assureur même en l'absence d'une stipulation expresse de garantie.

b) Les dommages résultant d'émeutes, de mouvements populaires, d'actes de terrorisme ou de sabotage etc...

2 - LES DELAIS DE CONSTATATION

Ils sont traités aux articles 18 et 19 des Conditions Générales :

1°) L'article 18 pose le principe de constatations contradictoires amiables ou judiciaires et demande au réceptionnaire de "s'adresser au Commissaires d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France ou, à défaut à ceux du Lloyd's". A défaut de Commissaires d'avaries le réceptionnaire pourra s'adresser au tribunal de Commerce du lieu de destination ou à l'Autorité compétente pour procéder aux constatations contradictoires.

Le Commissaire d'avaries a pour mission de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes survenus aux produits exportés.

2°) Selon l'article 19, les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrécevabilité de leurs réclamations de faire procéder aux constatations contradictoires dans un délai de 30 jours à compter du déchargement du navire à destination, ce délai étant ramené à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Cependant lorsque le séjour à destination a été couvert pour un délai supérieur, les délais de constatations seront prolongés jusqu'à l'expiration de la période de garantie de telle façon qu'ils coïncident toujours avec la fin des risques.

Si un sinistre survient moins de trois jours avant la fin des risques, le délai de constatation sera prolongé de trois jours.

Si l'une ou l'autre des parties conteste le résultat de l'expertise, elle peut dans un délai de 15 jours demander une contre expertise amiable ou judiciaire.

L'expertise se fera toujours sous réserve des conditions de la police notamment l'Assureur peut désigner dans le contrat l'expert chargé de la constatation contradictoire des avaries et manquants au port de destination.

3 - LA DUREE DES RISQUES ASSURES

Elle constitue la substance des articles 9, 10 et 11 des Conditions Générales.

1°) Les produits sont couverts à partir du moment où ils quittent les magasins du point de départ jusqu'au moment où ils entrent dans les magasins du réceptionnaire ou de ses représentants au point d'arrivée. Cependant la garantie de l'Assureur ne peut s'étendre au delà de 15 jours pour le cacao et 30 jours pour le café à compter du moment où ces produits ont été déchargés du navire.

2°) Dans l'article 10, il apparaît que quelle que soit la fin de la période de garantie prévue au contrat, le fait pour le réceptionnaire de prendre effectivement livraison des marchandises fait cesser les risques pour l'Assureur qui n'est dès lors plus responsable des dommages et pertes pouvant affecter les produits.

3°) Si le navire a été obligé de faire des escales directes, les dommages et pertes subis par les marchandises assurées continuent à être garantis par l'Assureur sans surprime.

Mais l'Assureur ne pourra maintenir sa garantie que moyennant surprime si les dommages et pertes sont consécutifs à toutes autres escales, à des déviations, des transbordements, ou à une prolongation anormale du voyage assuré. Cependant les marchandises resteront couvertes sans surprime si les événements ci-dessus sont nés d'un risque garanti au contrat. (Voir l'Article 11 des Conditions Générales).

4 - LA CONSERVATION DU RECOURS DES ASSUREURS

L'article 16 des Conditions Générales demande au réceptionnaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver ses droits et recours contre les tiers responsables afin d'en faire profiter l'Assureur par le canal de la subrogation. Le même article prévoit des sanctions si le réceptionnaire ne se conforme pas à cette obligation.

A) L'OBJET DE LA VERIFICATION

Elle porte sur l'émission de réserves et la transmission par le réceptionnaire à l'Assureur des documents lui permettant d'exercer une action recoursoire contre d'éventuels tiers responsables.

1°) LES RESERVES :

En cas de dommages ou pertes le réceptionnaire doit prendre des réserves sur le document de livraison et les confirmer par écrit au transporteur ou à son représentant au port. Nous reviendrons plus loin sur les conséquences juridique de ces réserves en abordant le problème de la présomption de responsabilité du transporteur maritime. Pour le moment, contentons nous d'indiquer que la lettre recommandée n'est pas une condition substantielle de validité des réserves, mais facilite au réceptionnaire la preuve qu'elles ont été faites.

Outre le réceptionnaire final, les différentes personnes qui prennent successivement livraison des marchandises doivent, en cas de dommages ou pertes émettre des réserves à l'encontre des personnes qui les leur ont livrées. Les réponses de ces dernières facilitent l'imputation des responsabilités.

Hormis les réserves, la transmission des documents de recours à l'Assureur participe à la conservation de ses droits et recours contre les tiers responsables.

2°) LA TRANSMISSION DES DOCUMENTS DE RECOURS A L'ASSUREUR

Le réceptionnaire des produits exportés doit transmettre à l'Assureur tous les documents lui permettant d'exercer un recours contre d'éventuels tiers responsables en cas de sinistre. Nous reviendrons sur ces documents en parlant de l'exercice du recours. Disons quand même qu'ils doivent parvenir à l'Assureur suffisamment à temps de façon qu'il puisse mener son action à l'abri de la prescription.

B - LES SANCTIONS DE LA NON CONSERVATION DU RECOURS DES ASSUREURS

Le réceptionnaire des marchandises sera responsable de sa négligence à préserver le recours des Assureurs, à concurrence du préjudice subi par ces derniers. Il sera indemnisé sous déduction non seulement des sommes qu'il aura éventuellement reçues des tiers responsables (en vertu du principe indemnitaire) mais également de celles que les Assureurs auraient pu obtenir en exerçant le recours perdu.

Si l'étude du dossier révèle que la garantie est acquise au réceptionnaire, l'Assureur procède alors à son indemnisation.

CHAPITRE II - L'INDEMNISATION DES DOMMAGES -

SECTION I - LE REGLEMENT TECHNIQUE

Le règlement technique d'un sinistre consiste à déterminer le montant de l'indemnité qui sera allouée au réceptionnaire au titre de l'évènement. Il s'agit, dans le respect du principe indemnitaire d'établir une dispache de règlement et, si le contrat concerné est en coassurance, de répartir le montant de l'indemnité de sinistre entre les coassureurs. L'on tiendra éventuellement compte de la contribution aux avaries communes et des cas de délaissement.

1 - LE PRINCIPE INDEMNITAIRE

Il est à la base du redressement de la valeur d'assurance à l'occasion du règlement d'un sinistre.

A) EXPOSE DU PRINCIPE

Selon le principe indemnitaire, l'assurance ne doit pas être pour l'assuré une source de bénéfices.

Ce principe n'est valable que pour les assurances de dommages. Il ne s'applique pas aux assurances de personnes où les capitaux assurés sont déterminés d'un commun accord entre les parties au contrat d'assurance.

B) LE REDRESSEMENT DE LA VALEUR D'ASSURANCE

Il a lieu en cas de surévaluation de la valeur d'assurance entraînant une possibilité d'enrichissement sans cause de l'assuré à l'occasion d'un sinistre. Une justification de la valeur d'assurance est donc nécessaire ; elle obéit à certaines règles, mais connaît également des exceptions.

L'article 12 des Conditions Générales autorise l'Assureur à exiger, nonobstant toutes valeurs agréées, la justification du montant des objets assurés en cas de sinistre. Toutefois il existe une différence entre les Conditions Générales et les Conventions internationales sur le Café et le Cacao, quant à la justification de la valeur d'assurance :

a) L'article 12 des Conditions Générales autorise une quotité de surévaluation de 20 % de la valeur C.A.F. représentant raisonnablement le profit espéré par l'assuré ainsi que les frais par lui engagés à l'occasion du transport.

Lorsque la valeur calculée est supérieure à la valeur d'assurance figurant dans la police, le règlement de l'indemnité se fait sur la base de la valeur d'assurance qui ne subit alors aucun redressement.

Par contre lorsque la valeur d'assurance déclarée est supérieure à la valeur redressée, le règlement se fait sur la base de cette dernière.

b) Contrairement aux Conditions Générales de la police d'assurance maritime sur facultés, les Conditions Générales de l'A.F.C.C. (Association Française du Commerce du Cacao) fixent les quotités de surévaluation à 2,5 % de la valeur C.A.F. pour le cacao, et le C.E.C. (Contrat Européen pour les Cafés) les fixe à 5 % du prix C.A.F. pour le café.

Dans chacun de ces deux cas, le règlement de l'indemnité se fera sur la base de la valeur d'assurance déclarée dans la police, si cette dernière est inférieure à la valeur C.A.F. augmentée des quotités autorisées. Dans le cas contraire, c'est cette dernière valeur qui constituera la base du règlement. Cette règle connaît cependant des exceptions. En effet, elle n'est pas valable dans les cas suivants

a) Si le réceptionnaire prouve qu'au lieu de destination du voyage assuré la valeur des objets avariés est supérieure à la valeur assurée, il sera indemnisé sur la base de la valeur à destination, cette dernière ne subissant alors aucune majoration quelconque.

b) Si le réclamant établit qu'il a vendu les produits assurés il sera indemnisé sur la base du prix de vente si ce dernier excède la valeur redressée.

c) Dans le cas où le réclamant déclare la valeur des objets assurés après le sinistre, le montant du règlement ne pourra pas dépasser celui qui résulte du mode de calcul choisi lors d'expéditions de même nature.

Après le redressement de la valeur d'assurance, l'on procède à la détermination du montant de l'indemnité.

2 - LE DECOMPTE DE L'INDEMNITE

Il nécessite la connaissance de l'importance des avaries et manquants, la prise en considération des franchises, des honoraires et frais d'expertise.

A) L'IMPORTANCE DES AVARIES ET MANQUANTS

Elle se détermine à l'aide d'un bulletin de pesage où apparaissent le poids des marchandises avariées et des manquants, ainsi que le poids et la valeur des ramassis car,

"Les pertes de quantités s'obtiennent par la différence entre le poids des sacs en vidange augmenté le cas échéant de celui des ramassis, et le poids que ces mêmes sacs auraient dû peser s'ils étaient arrivés sains, ce poids étant calculé d'après la moyenne des poids des sacs sains, (pleins ou non) à destination"

Il convient de remarquer que le fait de prendre en considération le poids brut moyen d'un sac à destination plutôt qu'au port d'embarquement permet d'exclure du champ de la garantie de l'Assureur la freinte de route ; elle constitue une perte de poids liée à la nature du cacao et du café puisqu'elle est consécutive à leur dessiccation.

La valeur assurée est réglée dans la proportion des pertes de quantités (exprimées en kilogrammes) au poids total des produits au port d'arrivée.

Outre l'importance des avaries et manquants, les franchises influencent également le décompte de l'indemnité.

B) LES FRANCHISES

La franchise est appliquée indépendamment des freintes de route qui ne sont jamais couvertes par l'Assureur puisqu'elles sont des pertes considérées comme normales et prévisibles.

L'on distingue deux sortes de franchises :

- La franchise atteinte
- La franchise déduite.

1°) LA FRANCHISE ATTEINTE :

Il résulte de son application que :

a) Si la valeur assurée des avaries est inférieure au montant de la franchise, l'Assureur n'indemnise pas le réceptionnaire des produits.

b) Si elle est supérieure ou égale au montant de la franchise, l'Assureur indemnise intégralement le réceptionnaire.

2°) LA FRANCHISE DEDUITE :

Son application implique que toute indemnisation du réceptionnaire se fait sous déduction de la franchise. Dès lors le réclamant ne reçoit pas d'indemnité lorsque le montant des dommages et pertes est inférieur ou égal à la franchise prévue au contrat.

C) LES HONORAIRES ET FRAIS D'EXPERTISE

L'article 18 des Conditions Générales pose le principe de la constatation amiable ou judiciaire contradictoire des dommages et pertes. Ces constatations sont faites par des Commissaires d'avaries du lieu de destination, généralement désignés dans la police ou le certificat d'assurance.

Les honoraires et frais d'expertise que le réceptionnaire doit verser au Commissaire d'avaries lui sont intégralement remboursés par les Assureurs dans la mesure où les dommages et pertes proviennent en tout ou partie d'un risque couvert.

En cas de procédure d'avaries communes, l'Assureur devra également déterminer dans le cadre du règlement technique, le montant de ces avaries qui est à charge.

3 - LA CONTRIBUTION AUX AVARIES COMMUNES

"Sont considérées comme communes, les avaries consécutives à un sacrifice ou à une dépense volontaires, décidées par le Capitaine en présence d'un danger réel et pressant menaçant à la fois le navire et la cargaison et qui ont eu un résultat utile".

La notion d'avaries communes prend sa source dans la communauté d'intérêts qui existe sur la mer, entre le navire et la cargaison.

A) LE MONTANT DE LA CONTRIBUTION

L'expert chargé de la répartition de la contribution aux avaries Communes détermine le taux de contribution ainsi qu'il suit :

1°) Dans une première phase il détermine la masse des admissions, c'est-à-dire les sacrifices consentis dans l'intérêt commun.

Les admissions comprennent le coût des réparations du navire et le coût des marchandises sacrifiées.

2°) Dans une deuxième phase, le dispacheur détermine la masse des contributions c'est-à-dire ce qui participe à la réparation du préjudice, soit :

- a) La valeur du navire après les réparations
- b) La valeur des marchandises sauvées
- c) Le fret non acquis à tout évènement qui contribue forfaitairement à raison des deux tiers de sa valeur. En effet, contrairement au fret acquis à tout évènement qui est payé au transporteur quelle que soit l'issue du voyage, le fret non acquis à tout évènement qui n'est payé au transporteur que si le voyage a été effectué dans de bonnes conditions, est en communauté d'intérêt avec le navire et la cargaison.

3°) Dans une troisième phase, le dispacheur détermine le taux de contribution (t_c) en faisant le rapport entre la masse des admissions et des contributions soit :

$$t_c = \frac{\text{Masse des admissions}}{\text{Masse des contributions}} \times 100$$

4°) La contribution aux avaries communes à la charge du réceptionnaire est égale au produit du taux de contribution par la valeur contributive des produits qui lui sont destinés. Précisons que cette valeur est déterminée par un expert.

B) LA CONTRIBUTION A LA CHARGE DE L'ASSUREUR

Si le réceptionnaire a versé une contribution provisoire aux avaries Communes, il pourra être remboursé par l'Assureur. Ce dernier ne sera cependant tenu que proportionnellement à la valeur assurée sous déduction des avaries particulières ayant affecté les produits et qui, indépendamment de la procédure

d'avaries communes restent à la charge des Assureurs. Ces derniers remboursent donc la contribution provisoire au réceptionnaire jusqu'à concurrence d'un maximum égal au produit du taux de contribution par la valeur assurée (et non pas la valeur contributive), ce produit étant diminué d'éventuelles avaries particulières à la charge de l'Assureur. Mais en vertu du principe indemnitaire, le montant versé au réceptionnaire ne doit pas excéder la somme versée par l'assuré au titre de la contribution.

L'Assureur sera aussi tenu d'indemniser le réceptionnaire en cas de délaissement des produits exportés.

4 - LE DELAISSEMENT -

Il consiste pour le réceptionnaire dont les produits sont avariés, à les abandonner à l'Assureur dans l'état où ils se trouvent.

Les cas suivants ouvrent au réceptionnaire un droit au délaissement :

1°) La perte sans nouvelles,

2°) Lorsque les marchandises par suite d'avaries matérielles sont vendues ailleurs qu'au port de départ ou de destination,

3°) Lorsqu'il y a innavigabilité du navire des suites d'un risque couvert et que les marchandises n'ont pu être transbordées et acheminées au port de destination,

4°) Lorsque le montant des pertes matérielles à la charge des Assureurs est au moins égal aux trois quarts de la valeur assurée.

Dans tous les cas, l'Assureur pourra accepter ou refuser le transfert de propriété, mais il devra indemniser le réceptionnaire des produits en perte totale.

Après la détermination de l'indemnité à verser au réceptionnaire, le règlement technique se poursuit, si le contrat est en coassurance par le calcul du montant que chaque Assureur supportera effectivement dans le sinistre.

5 - LA REPARTITION DE L'INDEMNITE ENTRE LES COASSUREURS

Elle est faite par l'apériteur selon un schéma déterminé. La répartition de l'indemnité entre les coassureurs est fondée sur une absence de solidarité entre eux.

A) LE SCHEMA DE LA REPARTITION

Le montant principal du règlement ainsi que les frais d'honoraires et d'expertise sont supportés par les coassureurs au prorata de leur quote-part.

L'apériteur reçoit des autres coassureurs un paiement au titre des droits de dispatche. Ceux-ci ont pour but de compenser les charges administratives de gestion du dossier sinistre supportées par l'apériteur dans l'intérêt

commun des coassureurs.

B) L'ABSENCE DE SOLIDARITE ENTRE LES COASSUREURS

Elle entraîne une limitation des engagements des coassureurs dans la mesure où chacun n'est tenu alors au titre de la dette commune qu'à concurrence de sa quote-part. Cette dernière constitue généralement la limite des engagements de l'Assureur, mais il pourra être amené du fait du paiement des honoraires et frais d'expertise à payer un montant supérieur à la valeur assurée.

Après le règlement technique il convient de désintéresser le réceptionnaire en procédant au règlement financier de l'indemnité.

SECTION II - LE REGLEMENT FINANCIER

Il prend le relai du règlement technique. L'on envoie alors un jeu de dispaches de règlement et l'acte de subrogation au réceptionnaire. Ce dernier renvoie l'acte de subrogation revêtu de sa signature à l'Assureur, lorsqu'il approuve la proposition de règlement qui lui a été faite. Cette phase est suivie, dans le processus du règlement financier, de la constitution du dossier de règlement.

1 - LA COMPOSITION DU DOSSIER -

Le dossier est constitué en vue de la demande d'autorisation de règlement en devises. Il comprend les documents suivants :

1°) Une copie de la dispache de règlement ressortant le montant de l'indemnité,

2°) Une photocopie du document sur la base duquel le règlement a été effectué. Il s'agit généralement du bulletin de pesage ou du certificat d'avarie qui justifient les dommages et pertes subis par la marchandise exportée.

2 - LE PROCESSUS DU REGLEMENT FINANCIER -

Le dossier de règlement en devises est envoyé par l'Assureur à sa banque. Cette dernière demande alors à la banque où est domiciliée la licence d'exportation de présenter pour son compte une demande de transfert ou de chèque libellé en monnaie étrangère à l'Office des Changes.

Le circuit du dossier s'explique par la nécessité pour l'Assureur d'effectuer l'indemnisation en devises et par l'impératif du Contrôle des Changes.

A) LA NECESSITE D'UN REGLEMENT EN DEVICES

Elle tient au fait que le contrat d'assurance étant l'accessoire du contrat de vente des marchandises à l'exportation (c'est à l'occasion de la vente du Cacao ou du Café que l'expéditeur souscrit un contrat d'assurance), il doit être libellé dans la même monnaie que ce dernier. Cette monnaie est généralement

celle du pays du réceptionnaire. Le règlement peut toutefois se faire en toute autre monnaie choisie d'un commun accord entre les parties au contrat de vente, mais n'intervient qu'après le contrôle des changes.

B) LE CONTROLE DES CHANGES

Il est exercé par l'Office des Changes qui assure la surveillance des règlements en devises vers l'étranger.

Avant de donner son accord, l'Office s'assure que le réceptionnaire a déjà payé l'exportateur.

En cas d'agrément, la banque effectue au profit du réceptionnaire un transfert de fonds ou libelle un chèque en devises selon le mode de règlement choisi par l'Assureur. Lorsque le paiement est fait par chèque, la banque après l'avoir établi le remet à l'Assureur qui à son tour l'envoi au réceptionnaire sous pli recommandé.

Après avoir ainsi désintéressé le réclamant, l'apériteur récupère auprès des autres coassureurs leurs quote-parts respectives de l'indemnité payée.

Par ailleurs lorsqu'un tiers est totalement ou partiellement responsable du dommage, l'assureur peut, en exerçant une action recursorie contre lui récupérer tout ou partie de l'indemnité payée.

IIème P A R T I E : L'EXERCICE DU RECOURS

Il intervient après le règlement des avaries et manquants au réceptionnaire. Le recours s'exerce généralement à l'encontre du transporteur maritime, de l'acconier ou du transitaire, mais il peut connaître des limites.

CHAPITRE I - LA PRATIQUE DE RECOURS

Elle commence par la confection d'un dossier recours comprenant les documents suivants issus du dossier sinistre : Le connaissement ou l'ordre de délivrance, le certificat d'avaries, le certificat définitif de non livraison ou l'attestation de perte, la facture fournisseur, le bulletin de pesage, l'acte de subrogation signé par le réceptionnaire en faveur de l'Assureur.

L'étude de la pratique du recours va nous amener à parler de ses fondements juridiques et de son cheminement.

SECTION I - LES FONDEMENTS JURIDIQUES DU RECOURS -

Le recours de l'Assureur contre les tiers est juridiquement fondé sur leur responsabilité civile et sur l'institution de droit qu'est la subrogation.

1 - LA RESPONSABILITE CIVILE DES TIERS

Dans le cadre de notre étude portant sur les facultés maritimes à l'exportation, la responsabilité civile est celle du transporteur maritime, de l'acconier et du transitaire.

A) LA RESPONSABILITE CIVILE DU TRANSPORTEUR MARITIME

En cas de dommages et pertes affectant les produits exportés, il pèse sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité dont il peut cependant s'exonérer.

1°) LA PRESOMPTION DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

Elle découle des articles 103 du Code de Commerce et 1784 du Code Civil

Cependant, si le transporteur maritime est présumé responsable des dommages subis par les marchandises, le demandeur n'en reste pas moins tenu d'apporter la preuve de la réalité des dommages et de leur importance. Il devra donc adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement au plus tard au moment de la livraison dans le cas des dommages apparents, et dans les trois jours qui suivent la livraison, les jours fériés étant exclus, si les dommages ne sont pas apparents (cf. Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 article 3).

Les réserves peuvent être faites sur lettre simple, puisque la lettre recommandée n'est pas une condition substantielle de leur validité, cependant elle facilite au réceptionnaire la preuve qu'elles ont été faites.

L'absence de réserves a pour conséquence de faire tomber la présomption de responsabilité du transporteur et d'opérer un renversement de la charge de preuve au détriment du réceptionnaire, car ce dernier sera alors présumé, sauf preuve contraire avoir reçu les marchandises à l'état sain et devra prouver que les avaries et manquants ont eu lieu alors que les produits étaient sous la garde du transporteur.

Le transporteur maritime pourra toujours exiger la constatation contradictoire de l'état des marchandises au moment de leur prise en charge par le réceptionnaire.

Malgré la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, le transporteur maritime bénéficie de quelques cas d'exonération.

2°) LES CAS D'EXONERATION

Selon l'article 27 de la loi Française du 18 Juin 1966, le transporteur maritime ne répond pas des risques qui proviennent :

a) De l'innavigabilité du navire, s'il prouve qu'avant et au début du voyage, il a mis le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il devrait effectuer et des marchandises qu'il devrait transporter.

b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres de ses préposés.

c) De l'incendie

d) D'un évènement qui ne lui est pas imputable.

e) Des grèves, lock out, arrêts ou entraves apportés au travail pour un motif quelconque.

f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route.

g) Des fautes du chargeur notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises.

h) Des vices cachés du navire échappant à un examen vigilant.

i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutements à cette fin.

En dehors du transporteur maritime, l'acconier et le transitaire peuvent être responsables des dommages et pertes qui surviennent aux marchandises assurées.

B) LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ACCONIER ET DU TRANSITAIRE

Contrairement au transporteur maritime, l'acconier et le transitaire supportent pas une présomption de responsabilité en cas de dommages et pertes.

Leur responsabilité ne peut être engagée que si le réclamant apporte la preuve non seulement des dommages, mais également de leur faute. Il s'agira par exemple pour l'acconier de manutentions brutales entraînant des avaries, du défaut de reconditionnement des sacs déchirés en vidange, de la mauvaise conservation des produits etc...

La responsabilité du transitaire pourra résulter par exemple du défaut de prendre des réserves à la livraison.

Cependant aux termes de l'article 53, alinéa 2 de la loi du 18 Juin 1966, "L'entrepreneur de manutention ne répond pas des dommages provenant :

- 1°) D'un incendie
- 2°) De faits qui ne lui sont pas imputables
- 3°) De grèves, lock-out ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement
- 4°) D'une faute du chargé notamment le mauvais emballage, le conditionnement et le marquage des marchandises
- 5°) Du vice propre de la marchandise.

Si la responsabilité civile des tiers justifie le recours des Assureur il n'est possible que si l'Assureur est subrogé dans les droits et recours de l'assuré.

2 - LA SUBROGATION -

C'est une institution de droit caractéristique des assurances de dommages. En vertu du principe indemnitaire elle empêche le réceptionnaire de s'enrichir à l'occasion du contrat d'assurance par le cumul de l'indemnité et du montant de la réparation à laquelle sont tenus les tiers civilement responsables. Il y a là une différence fondamentale avec les assurances de personnes qui ne sont soumises ni au principe indemnitaire, ni à la subrogation.

Dans le contexte de notre étude, la subrogation de l'Assureur fait l'objet de l'article 17 des Conditions Générales de la police d'assurance maritime sur facultés. Après l'exposé du contenu de cet article, nous allons examiner les caractères généraux de la subrogation.

A) LE CONTENU DE L'ARTICLE 17 DES CONDITIONS GENERALES

La subrogation est une institution de droit, qui permet à l'Assureur qui a indemnisé le réceptionnaire de se retourner contre d'éventuels tiers responsables dans la limite des sommes qu'il a versées. L'Assureur peut à ce titre récupérer tout ou partie de l'indemnité payée.

B) LES CARACTERES GENERAUX DE LA SUBROGATION

La subrogation présente les caractères suivants :

- 1°) L'Assureur ne peut l'exercer que lorsqu'il a désintéressé le réceptionnaire.
- 2°) La subrogation ne peut être exercée que dans la limite des sommes versées.
- 3°) Elle confère à l'Assureur une créance privilégiée.
- 4°) La subrogation ne fait pas disparaître le droit du réceptionnaire qui n'a été indemnisé que de façon incomplète d'exercer à l'encontre du tiers responsable une action en récupération de ce qui lui reste dû.
- 5°) La subrogation a un caractère supplétif ; en effet, l'article 17 des Conditions Générales donne à l'Assureur une simple faculté dans la mesure où il reste libre d'y renoncer.

Après l'examen de ses fondements juridiques, le recours nous amène, dans son étude, à considérer son processus.

SECTION II - LE PROCESSUS DU RECOURS -

Il comporte l'établissement de la facture recours et le suivi.

1 - L'ETABLISSEMENT DE LA FACTURE DE RECLAMATION

La facture de réclamation est un document sur lequel est porté le décompte des pertes.

Dans le cas où le recours porte à la fois sur des manquants partiels et des colis non débarqués, l'on établit deux factures de réclamation distinctes pour chacun des deux cas.

Le montant de la réclamation est fonction du poids des avaries et manquants, de la valeur C.A.F. du kilogramme du produit exporté et du volume ou de valeur du sauvetages (ou ramassis). Le décompte de la réclamation connaît une légère différence selon que les ramassis ont été récupérés en volume ou en valeur.

Après l'établissement de la facture de réclamation, l'Assureur adresse le dossier au présumé responsable, puis commence le suivi du recours.

2 - LE SUIVI DU RECOURS

Il s'agit, par un échange de correspondances, de suivre la position des présumés responsables à l'égard des réclamations de l'Assureur subrogé.

Le suivi du recours peut aboutir à un règlement amiable ou à une procédure judiciaire.

A) LE REGLEMENT AMIABLE

Il est consécutif à une entente entre l'Assureur et le tiers responsable laquelle survient généralement après un échange de correspondances entre eux, et au cours duquel les deux parties s'entendent sur un barème de règlement amiable.

Ce barème diffère selon que la réclamation porte sur des colis non débarqués des manquants partiels ou des avaries particulières.

1°) Dans le cas des colis non débarqués le tiers responsable doit payer à l'Assureur l'intégralité du montant de la facture de réclamation, soit les 100% de la valeur C.A.F. des manquants, quel que soit l'emballage.

2°) Dans le cas des manquants partiels, l'importance du montant que l'Assureur recevra pour son recours varie en fonction de la solidité de l'emballage et des caractéristiques physiques du produit transporté. Par exemple des marchandises en caisses considérées comme mieux protégées que des marchandises de même nature emballées dans des cartons, donneront généralement lieu à un recours plus élevé.

S'il n'y a pas règlement amiable, le suivi du recours peut donner lieu à une procédure judiciaire.

B) LA PROCEDURE JUDICIAIRE

Elle intervient lorsque :

- 1°) Le règlement amiable n'a pas connu de succès.
- 2°) Les sommes réclamées sont relativement importantes par rapport aux frais exposés.
- 3°) Il y a une menace de prescription.

Le présumé responsable n'acceptant pas un report d'échéance, l'on s'adresse alors à l'avocat le double du dossier recours ainsi que les photocopies des reports de prescription et l'on lui demande d'assigner par précaution tous les intervenants au transport, c'est-à-dire le Capitaine, l'armement, l'acconier et le transitaire.

L'assignation du Capitaine s'explique par le fait que le transporteur maritime n'est pas garant de ses fautes nautiques ; le cas échéant le Capitaine devra donc en répondre personnellement.

La Société d'Assurance informe l'avocat sur le montant de l'assignation et reste disposée à lui communiquer tous les éléments et directives nécessaires à la bonne marche du procès. Le montant de l'assignation doit couvrir la facture de réclamation et les frais exposés par l'Assureur pour l'assignation.

3) LA PROCEDURE JUDICIAIRE

Le suivi du recours est dans son ensemble organisé autour du système de fiches de recours. Elles sont tenues à raison d'une par dossier et en portent la date de prescription.

La pratique du recours a des limites dont l'étude nous conduit au

CHAPITRE II - LES LIMITES DU RECOURS

Par la subrogation, l'Assureur peut, après avoir indemnisé le réceptionnaire des marchandises exercer une action récursoire contre les tiers responsables. Mais la marge du recours est retrécie par la limitation de responsabilité du transporteur maritime ainsi que d'autres difficultés spécifiques à l'exercice du recours sur les marchandises à l'exportation.

SECTION I - LA LIMITATION DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME -

C'est une limitation dans le montant et dans le temps.

1 - LIMITATION DANS LE MONTANT -

Elle prend sa source dans la loi ou dans des conventions liant les parties au contrat de transport.

A) LA LIMITATION LEGALE DE RESPONSABILITE

Sous certaines conditions, l'Assureur qui exerce son recours contre le transporteur maritime peut se voir opposer par ce dernier une limitation légale de responsabilité résultant de lois nationales ou de conventions internationales.

1°) LES CONDITIONS :

Le transporteur maritime n'a droit à la limitation légale de responsabilité que si la valeur des produits exportés n'a pas fait l'objet d'une déclaration expresse sur le connaissement. Dans le cas contraire, il est tenu à concurrence de la valeur déclarée.

2°) LES TEXTES :

La limitation de responsabilité du transporteur s'apprécie par colis dans le cas de marchandises emballées. Le colis doit s'entendre toute charge individualisée, telle qu'elle est remise au transporteur et acceptée par lui, que soit son poids ou son volume (cf Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 24 Octobre 1966 B.T. 1967, page 47).

La limitation de responsabilité du transporteur s'apprécie également par unités pour les marchandises chargées en vrac. Il s'agit ici de l'unité de poids ou de mesure indiquée au connaissement (ex : le kilogramme, la tonne, l'hectolitre, etc...)

Les textes suivants limitent la responsabilité du transporteur :

a) Le décret du 23 Mars 1967 qui fixe une limite de FF 2000 par colis ou par unité, pour les transports soumis à la loi Française.

b) L'Ordonnance n° 62-OF-30 du 31 Mars 1962 portant code de la marine marchande limite la responsabilité du transporteur maritime Camerounais à 100.000 Francs CFA par colis ou par unité.

c) Le protocole de modification de la convention internationale de Bruxelles (du 25 Août 1924) pour l'Unification de certaines règles en matière de connaissement.

Signé à Bruxelles le 23 Mars 1968, ce protocole prévoit que le transporteur pourra limiter sa responsabilité à :

- 10.000 Francs pointcarré par colis ou par unité
- 30 Francs par kilogramme de poids brut des avaries et pertes.

Le plus élevé de ces deux montants sera retenu à la demande du réceptio-
naire.

Toute clause du connaissement limitant la responsabilité du transporteur à un montant moindre est nulle à moins que les marchandises ne soient chargées en pontée.

A l'intérieur des limites légales, le transporteur est tenu à la réparation intégrale des dommages et pertes, y compris le préjudice commercial ; ceci implique la prise en considération du prix de vente à destination tenant compte des bénéfices perdus.

S'il est établi que les dommages et pertes sont provoqués par un acte ou une omission volontaire du transporteur dans le but de provoquer un dommage, ou avec la conscience qu'il pourrait en résulter un, ni le transporteur, ni le navire ne pourront bénéficier de la limitation de responsabilité (cf article 2 alinéa 5 du protocole d'accords de modification de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924).

Dans l'alinéa 6 de ce même article il apparaît que par convention entre le chargeur et le transporteur, la responsabilité de ce dernier pourra être limitée à des sommes supérieures aux limites légales.

En cas de fausse déclaration volontaire par l'assuré de la nature ou de la valeur de la marchandise dans le connaissement, le transporteur et le navire pourront être tenus pour responsables des dommages et pertes concernant lesdites marchandises (cf Alinéa 7).

De l'article 3 reprenant l'article 4 bis de la convention de Bruxelles de 1924, il ressort que la limitation de responsabilité ci-dessus est valable, que l'action récursoire contre le transporteur soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle.

Par ailleurs les préposés du transporteur pourront se prévaloir de la même limitation de responsabilité que lui.

En outre, en cas de partage de responsabilité entre le transporteur et ses préposés, il ne pourra être mis à leur charge un montant global excédant la limitation légale.

Le contrat de transport doit porter la mention du texte qui servira de base à la limitation légale de la responsabilité du transporteur.

Hormis la loi, les conventions librement conclues entre les parties au contrat de transport peuvent également limiter la responsabilité du transporteur.

B) LA LIMITATION CONTRACTUELLE DE RESPONSABILITE

Elle intervient lorsque le connaissement fait mention d'un montant de dommages et pertes en dessous duquel le transporteur ne reçoit pas les réclamations des usagers. Dans la mesure où le contrat d'assurance est accessoire au contrat de transport, la limite contractuelle est opposable à l'Assureur et limite la portée de son recours.

2 - LA LIMITATION DANS LE TEMPS -

Le transporteur maritime bénéficie de la prescription annale. Elle résulte de l'article 108 du Code de Commerce ainsi que d'une clause figurant au connaissement, qui prévoient que toutes les réclamations relatives au contrat de transport maritime doivent être faites dans un délai d'un an. L'Assureur peut cependant en interrompre le cours en obtenant par écrit un report de prescription ou en assignant le transporteur.

Une précaution supplémentaire est prise quelquefois pour échapper à la prescription, lorsque l'acconier ou le transitaire étant présumés responsables, l'on exerce un recours non seulement à l'encontre d'eux, mais également à l'encontre du transporteur.

A côté des limitations de responsabilité, d'autres facteurs limitent la portée du recours.

SECTION II - AUTRES DIFFICULTES INHERENTES A L'EXERCICE DU RECOURS SUR LES MARCHANDISES A L'EXPORTATION

Le recours sur les contrats à l'exportation présente certaines difficultés aussi bien en cas de règlement amiable que d'engagement d'une procédure judiciaire, généralement liées à la situation géographique des parties en présence.

1 - LE CAS DU REGLEMENT AMIABLE

1°) Dans ce cas, l'Assureur doit, pour exercer son recours, passer par le représentant local du transporteur, ce qui alourdit le circuit des correspondances et prolonge les délais d'encaissement.

2°) Le règlement amiable peut également souffrir de la difficulté pour l'Assureur d'accéder à certains documents nécessaires à la composition du dossier recours. C'est le cas de l'acte de subrogation et du connaissement :

a) Le réceptionnaire ne conçoit à envoyer l'acte de subrogation à l'Assureur que s'il accepte sa proposition de règlement ou quelquefois lorsqu'il a été financièrement réglé, ce qui nécessite un certain temps compte tenu des impératifs que nous avons vus en étudiant le règlement financier à l'exportation. Or il est possible que le réceptionnaire réclame un règlement complémentaire à l'Assureur et n'envoie l'acte de subrogation que lorsqu'il reçoit satisfaction.

b) Quelquefois le réceptionnaire qui n'a reçu pour apporter la preuve du chargement de ses marchandises qu'un ordre de délivrance ne peut pas fournir un connaissement à l'Assureur. Bien que cela ne soit pas très fréquent, cette situation peut entraver le recours de l'Assureur lorsque le transporteur exige le connaissement original.

2 - LES PROBLEMES LIES AU REGLEMENT JUDICIAIRE -

La constatation des dommages et pertes se faisant à destination, les clauses de compétence figurant au contrat de transport prévoient généralement que c'est au port de débarquement ou au siège social de la Compagnie de navigation que l'usager doit assigner le transporteur. Il se pose dès lors le problème des assignations à l'étranger qui peut trouver une solution dans la possession de représentants aux ports de destination ; mais, cette solution ou toute autre doit prendre en compte des considérations de rentabilité.

C O N C L U S I O N G E N E R A L E

Après le règlement des avaries, s'il y a un tiers responsable, l'Assureur exerce contre ce dernier une action recoursoire en vue de récupérer tout ou partie des sommes qu'il a versées. Ceci s'explique par le fait que même lorsque le réceptionnaire a été complètement indemnisé de son préjudice par l'Assureur, le tiers responsable n'en reste pas moins tenu à la réparation des dommages qu'il a causés, en vertu des articles 1382 et 1383 du Code Civil. Toutefois, c'est l'Assureur qui bénéficiera de cette réparation, le principe indemnitaire en vigueur dans les assurances de dommages empêchant le réceptionnaire de recevoir des prestations supérieures à son préjudice réel.

Si le recours peut contribuer à l'amélioration des résultats techniques de l'Assureur, il ne conditionne jamais l'indemnisation du réceptionnaire qui reste dans tous les cas le but primordial de l'assurance. Ceci est d'autant plus valable que l'assurance doit rester une source de sécurité pour les propriétaires des marchandises, indépendamment des limitations de responsabilité dont peuvent bénéficier les tiers responsables.-

T A B L E D E S M A T I E R E S

o-o-o-o-o

CHAPITRE INTRODUCTIF : PRESENTATION GENERALE DE LA SOCAR

P A G E S

I - GENERALITES SUR LA SOCAR.....	1
II - LE DEPARTEMENT "PRODUCTION GENERALE".....	1
III - Le Département "SINISTRES & CONTENTIEUX".....	2
A - Le Groupe Administratif	
B - Le Contentieux Droit Commun	
C - Le Service Contentieux Prime.	
IV - LA COMPTABILITE	4
A - La Comptabilité Générale	
B - La Comptabilité Analytique	
C - La Réassurance.	
V - L'INFORMATIQUE	8
A - L'informatisation du Département "PRODUCTION GENERALE"	
B - L'informatisation du Département "SINISTRES & CONTENTIEUX"	
C - L'informatisation de la Gestion du Personnel.	
VI - LA BRANCHE "MARITIME & TRANSPORTS".	11

Ière PARTIE : LE REGLEMENT DES AVARIES ET/OU MANQUANTS

CHAPITRE I : L'ETUDE DU DOSSIER SINISTRE

PAGES

SECTION I : Les documents constitutifs du dossier..... 13

- 1 - La police d'assurance ou l'original du certificat d'assurance
- 2 - Le connaissement ou l'ordre de délivrance (delivery order)
- 3 - Le certificat d'avaries
- 4 - Le certificat définitif de non livraison ou l'attestation de perte
- 5 - Bulletin de pesage
- 6 - La facture fournisseur
- 7 - Les lettres de réserves et les réponses.

SECTION II : L'étude Technique 15

- 1 - Les garanties souscrites par l'assuré
 - A - Risques couverts
 - B - Risques exclus
- 2 - Les délais de constatation
- 3 - La durée des risques
- 4 - La conservation du recours des Assureurs
 - A - L'objet de la vérification
 - B - Les sanctions de la non conservation du recours des Assureurs.

CHAPITRE II : L'INDEMNISATION DES DOMMAGES

PAGES

SECTION I : Le Règlement Technique..... 20

- 1 - Le principe indemnitaire
 - A - L'exposé du principe
 - B - Le redressement de la valeur d'assurance
- 2 - Le décompte de l'indemnité
 - A - L'importance des avaries et manquants
 - B - Les franchises
 - C - Les honoraires et frais d'expertise
- 3 - La contribution aux avaries communes
 - A - Le montant de la contribution
 - B - La contribution à la charge des Assureurs
- 4 - Le délaissement
- 5 - La répartition de l'indemnité entre les coassureurs
 - A - Le Schéma de la répartition
 - B - L'absence de solidarité entre les coassureurs

SECTION II : Le Règlement Financier..... 25

- 1 - La composition du dossier
- 2 - Le processus du règlement financier
 - A - La nécessité d'un règlement en devise
 - B - Le contrôle des Changes.

IIème PARTIE : L'EXERCICE DU RECOURS..... 27

CHAPITRE I : LA PRATIQUE DU RECOURS..... 27

SECTION I : Les fondements juridiques du recours..... 27

1 - La responsabilité civile des tiers

A - La responsabilité civile du transporteur maritime

B - La responsabilité civile de l'acconier et du transitaire

2 - La Subrogation

A - Le contenu de l'article 17 des Conditions Générales

B - Les caractères généraux de la subrogation.

SECTION II : Le processus du recours..... 30

1 - L'établissement de la facture de réclamation

2 - Le suivi du recours

A - Le règlement amiable

B - La procédure judiciaire.

CHAPITRE II - LES LIMITES DU RECOURS..... 32

SECTION I : La limitation de responsabilité du transporteur maritime..... 32

1 - Limitation dans le montant

A - La limitation légale de responsabilité

B - La limitation contractuelle.

2 - Limitation dans le temps.

SECTION II : Autres difficultés inhérentes à l'exercice du recours sur les marchandises à l'exportation..... 34

1 - Le cas du règlement amiable

2 - Problèmes liés au règlement judiciaire.

CONCLUSION GENERALE..... 36.

B I B L I O G R A P H I E

L'ASSURANCE = Théorie - Pratique - Comptabilité

Tome 1 - Collection de l'Ecole Nationale
d'Assurances.

Le Contrat Européen pour les Cafés

Les Conditions Générales de l'A.F.C.C. (Association Française
du Commerce du Cacao)

La Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés -
Conditions Générales (Imprimé du 17 Août 1944 modifié le
1er Janvier 1947 et le 1er Juillet 1960).

Le Code de Commerce

Le Code Civil

La Convention de Bruxelles du 25 Août 1924

L'Ordonnance n° 62-0F-30 du 31 Mars 1962

Loi Française du 18 Juin 1966

Le Décret (français) du 23 Mars 1967

Le Protocole de Modification de la Convention Internationale
de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'Unification de
certaines règles en matière de connaissance
(Protocole signé à Bruxelles le 23 Mars 1968).-