

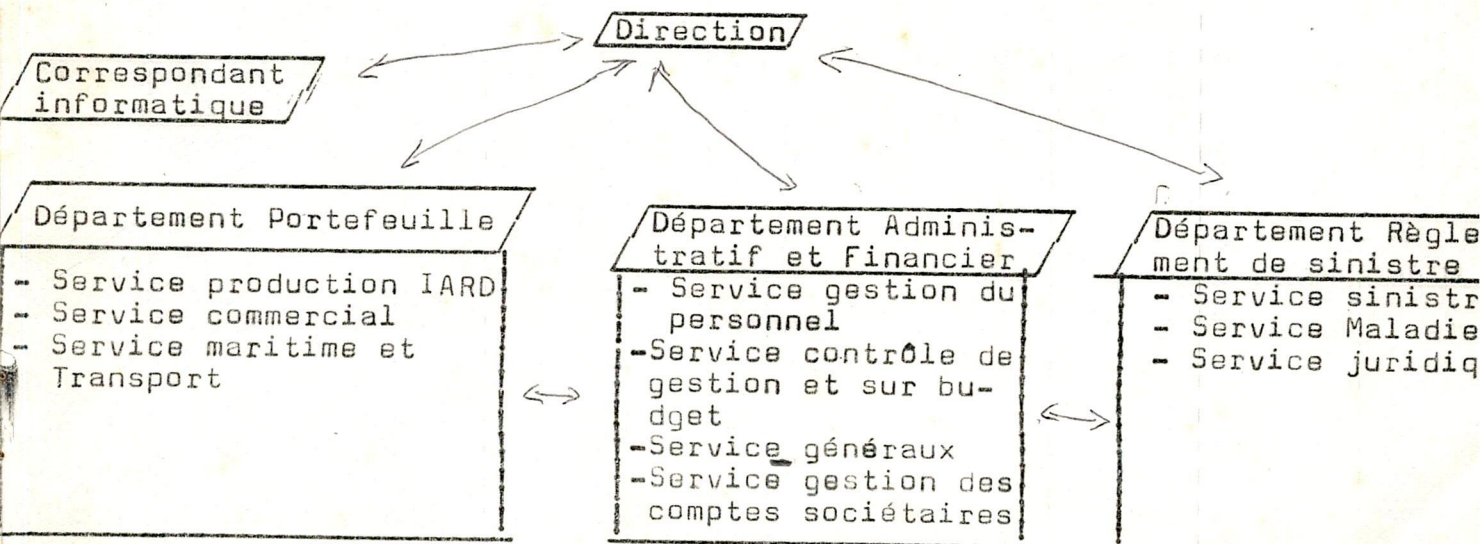
Nous ne pouvons nous livrer à cette analyse qu'après avoir situé le cadre dans lequel ces travaux ont été effectués. C'est la raison pour laquelle en guise d'avant-propos, nous consacrons des développements assez brefs du reste sur la présentation générale de la Mutuelle Agricole de Côte d'Ivoire.

Présentation Générale de la MACI

Créée en 1956, la Mutuelle Agricole de Côte d'Ivoire a pour objectif de garantir les exploitants agricoles et autres professions connexes contre les risques de leurs activités professionnelles. Se limitant strictement aux risques accidents (Responsabilité civile et dommages) des agriculteurs, la Mutuelle pour aider ses adhérents avoir une couverture plus complète va contribuer à la constitution de la STANVIE en 1969 et à celle de la SIDAM en 1972. Elle occupe actuellement une place de choix sur le marché ivoirien des assurances.

Les commissions ont connu une hausse de 5,88 entre 1981 et 1982, passant de 3607 millions en décembre 1981 à 3819 millions en décembre 1982. La progression moyenne pour l'ensemble de la profession était de 3% dans la même période. Les provisions mathématiques et techniques au 31 Décembre 1982 s'élèvent à 5.998.113.574 contre 2.355.315.969 pour l'ensemble des réserves. Le résultat net de gestion, après déduction des charges de sinistres (1975 millions) et des frais généraux (1594 millions) est excédentaire de 256.293.390 pour 1982. Dans le souci d'une gestion prudente et rigoureuse, cet excédent sera repartir entre la réserve pour toute éventualité et le fonds de ristourne à repartir.

Depuis quelques années et en vue d'être plus près de ses sociétaires, la MACI entreprend une politique de décentralisation. A ce jour, nous comptons la création de 9 délégations à l'intérieur du pays. Au plan de son organisation interne, elle présente une structure souple où les centres de décisions sont répartis selon le schéma suivant



- Le département Portefeuilles

Il est composé de trois services.

Le service production IARD - Ce service a la tâche essentielle de concevoir et présenter le produit d'assurance. Les garanties proposées sont classiques mais elle concernent les activités du monde Agricole. Certaines garanties sont cependant spécifiques à la Mutuelle : RC exploitant agricole, RC exploitant forestier, contrat multirisque plantation, garantie mortalité du bétail.

L'auto occupe une place de choix dans le portefeuille. Pour le 1er semestre 1983, on a par exemple enregistré 5608 affaires nouvelles dans cette branche contre 837 en responsabilités civiles diverses et 158 en individuel accident.

Compte tenu du taux de sinistralité assez élevé du risque auto, il importe de développer les autres branches en attirant l'attention des sociétaires sur la nécessité d'une sécurité plus complète. Cela revient à promouvoir le placement des contrats RC ou individuels. Le service production travaille en étroite collaboration avec le service commercial ou Inspection qui est chargé de prospecter les nouveaux marchés.

- Le service maritime et transport contribue pour une bonne part dans la production finale de la MACI. Il est doté d'un service sinistre différent du service sinistre IARD.

Le département portefeuilles est en rapport constant avec les départements Administratif et financier et règlement de sinistre.

- Le Département Administratif et financier

Sa tâche est de s'occuper de problèmes administratifs, de gestion et de contrôle.

Pour ce faire, il est doté des services suivants : service gestion du personnel, service contrôle de gestion et du budget, service généraux, service gestion des comptes sociétaires - Ce dernier service est chargé du suivi des comptes des sociétaires. Pour ce faire, les sociétaires sont classés en deux groupes : sociétaires au comptant et sociétaires à crédit. Seuls les sociétaires à crédit posent quelques problèmes. En particulier pour verser leurs cotisations. Si bien que la Mutuelle est parfois amenée à porter en compte les sinistres à régler du sociétaire de manière à réduire le débit de ce dernier. Le troisième département est le département règlement de sinistre.

- Le Département règlement de sinistre

Composé de trois services dont deux sont placés sous sa tutelle exclusive, il comprend le service sinistre IARD, le service sinistre et production maladie, le service juridique. Le service sinistre a pour fonction de recevoir les déclarations de sinistre, de vérifier si la garantie existe et si elle est acquise de régler le sinistre. Il travaille avec le service production IARD dans la mesure où avant de rédiger le renouvellement de contrat d'un ancien sociétaire, on se réfère à son état sinistre pour voir s'il a droit à certaines réductions.

Le service maladie est chargé de la commercialisation du contrat multirisque social et du règlement des sinistres y afférents.

Tels sont les deux services qui relèvent exclusivement du département sinistre. Le fonctionnement actuel du service juridique est assuré par les chefs de département Portefeuille et sinistre. Il devrait connaître une existence plus certaine et ne pas fonctionner de manière épisodique.

Dans une compagnie d'assurances, il est plus que nécessaire de se doter d'un tel service. Il ne faut pas oublier que, bien que l'assurance demeure une activité commerciale, les préoccupations juridiques dominent la vie de telles entreprises et leur reconnaissance est parfois lourde de conséquences au plan pécuniaire. Ce service pourrait être chargé de l'actualisation constante du produit d'assurance afin de mieux l'adapter aux besoins des sociétés.

Après cette présentation Générale de la Mutuelle Agricole, nous allons nous pencher sur l'examen de notre sujet.

Un tel sujet se justifie par le rôle que l'assurance maritime sur facultés est appelé à jouer en tant que structure de soutien à l'investissement. Il ne faut pas oublier que notre pays, dont l'économie est basée sur l'agriculture, a une ouverture naturelle sur le monde par la voie maritime. La plupart de nos produits de base tels le cacao, le café, le caoutchouc, l'huile sont acheminés par cette voie. Or, les marchandises voyageant par cette voie peuvent être soumises à des risques qui provoquent des pertes de revenus pour l'exportation et pertes de devises pour le pays. Il est donc vital pour notre économie de développer l'activité d'assurance maritime sur facultés.

L'examen du sujet va se faire dans le cadre du service Maritime et transports qui comprend une section production et une section sinistre. Les problèmes de coassurance et de réassurance font également partie des tâches du service.

Nous nous proposons de faire notre étude suivant la démarche suivante :

1ere partie : l'Activité de production maritime & transports

I- La période précontractuelle

A- Activités des consignataires de navires et des chargeurs.

1- Activités des consignataires

2- Activités des chargeurs

B- La proposition d'assurance

1- Pour l'assureur

2- Pour l'assurable

II- Analyse du contrat d'adhésion à la MACI

A- Nature des risques garantie. Moment et durée de la garantie.

B- Différents cas de surcotisation- Valeur d'assurance- Calcul de la cotisation.

1 - Différents cas de surcotisation

- a) transbordement
- b) Age
- c) Pavillon
- d) Voyage complémentaire

2 - La valeur d'assurance

3 - Le calcul de la cotisation

Conclusion : Clôture du cycle de production

2ème partie - La section sinistre : le règlement des dommages

I - Evénements donnant lieu à la garantie des ~~assureurs~~ et constitution du dossier sinistre.

A - Evenements donnant lieu à la garantie des assureurs

B - Constitution du dossier sinistre

II - Le règlement du sinistre

A - L'évaluation du dossier

B - Calcul du règlement

Conclusion partielle.

Conclusion générale

PREMIERE PARTIE : L'ACTIVITE DE PRODUCTION MARITIME

Elle est assurée par la section production du service. A cet effet, rappelons quelques chiffres qui situent l'importance de cette activité.

En 1980, la production globale en maritime et transports était de 1.831.340.451 dans laquelle la MACI détenait 412.331.559 soit 22,51 %, le reste étant reparté entre les coassureurs.

Dans la production de 1981 elle détenait 23,15 %.

En 1982, sur une production globale en francs CFA 1.933.362.095, la part MACI était de 454.721.161 soit 23,51 %.

Lorsqu'on rapporte ces chiffres à l'ensemble des émissions, on se rend compte de la part non négligeable de la production maritime et transports qui est d'environ 13 % des émissions. D'où l'intérêt d'étudier cette production maritime et transports.

Quelles sont alors les différentes phases de la production maritime et transports ?

Il y a d'abord la période précontractuelle. Puis la mise sur pied du contrat. Enfin les opérations matérielles effectuées pour clôturer le cycle de production.

I - LA PERIODE PRECONTRACTUELLE

Le contrat d'assurance maritime est l'aboutissement de tout un cycle au bout duquel les parties se mettent d'accord sur les conditions d'assurance. Pour ce faire, nous avons jugé opportun de présenter d'abord les activités des consignataires de navire et des chargeurs pour mieux situer nos développements. Ensuite nous nous intéresserons à la proposition d'assurance. Enfin les polices et les garanties commercialisées seront analysées en dernier lieu.

A - ACTIVITES DES CONSIGNATAIRES DE NAVIRES ET DES CHARGEURS

Le consignataire de navire, représentant mandaté de l'armement, est responsable du navire lorsque celui-ci accoste dans le ou les ports qui sont sous sa juridiction. Il détient tous les renseignements concernant le navire. Il travaille en étroite collaboration avec l'assureur et le chargeur.

.../...

En effet, l'assureur s'adresse souvent au consignataire pour avoir les renseignements suivants : date de construction du navire, le pavillon, la date d'arrivée et celle de départ. Il s'agit de connaître l'âge du navire, sa nationalité, les renseignements concernant les dates figurent sur le manifeste qui est une sorte de rapport sur les facultés embarquées, la date d'arrivée et la date de départ, la destination des facultés.

En consultant ce document, nous pouvons vérifier si les facultés ont bel et bien été embarquées sur le navire communiqué par le chargeur.

Le chargeur pour sa part, en tant que mandataire des acheteurs ou des vendeurs, doit veiller à la bonne expédition des facultés ou à la bonne arrivée.

La Mutuelle est apte à fournir sa garantie à l'exportation comme à l'importation. Mais cette garantie est souvent accordée à l'exportation car nous connaissons le produit que nous assurons, nous connaissons son comportement, ce qui n'est pas souvent le cas pour le produit à l'importation (dont la structure et le comportement nous sont souvent inconnus). En fait, nous n'assurons à l'importation qu'un seul sociétaire.

Les chargeurs ont parfois l'initiative de prendre l'assurance pour le compte des acheteurs. Cela arrive lorsqu'ils chargent en CAF (coût assurance frêt). Dans ce cas, le prix facturé par le vendeur à l'acheteur comprend le coût du produit, le prix de l'assurance et le coût du transport.

Ils se tiennent au courant des mouvements de navire. Après avoir sélectionné le ou les navires qui les intéressent et s'être mis éventuellement d'accord sur le frêt, ils nous adressent leurs prévisions du mois. Seuls les chargeurs avec lesquels nous sommes en rapport d'affaires nous adressent leurs prévisions. Il faut donc un contrat. Mais à la conclusion du contrat, il est nécessaire que nous ayons une opinion précise sur le risque à couvrir, que l'assurable sache ce que nous pouvons couvrir et à quelles conditions.

B - LA PROPOSITION D'ASSURANCE

L'assureur remet à l'assurable un imprimé afin d'avoir l'opinion la plus précise du risque. Cet imprimé permet : l'identification de l'assurable, d'avoir des renseignements sur les facultés à assurer, l'emballage, le voyage à assurer, le mode de transport, les valeurs en risque.

.../...

Ces renseignements fournis par l'assurable doivent être sincères car le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi et l'assureur ne dispose que des indications de l'assurable pour contacter ou non.

La proposition d'assurance est datée et signée de l'assurable. L'imprimé est le document de base à partir duquel le contrat sera rédigé après discussions sur les conditions particulières d'assurance. Par la suite en cas de sinistre, l'assureur peut se référer à la proposition d'assurance pour refuser d'indemniser l'assuré.

L'assurable a besoin de connaître les garanties qui peuvent être fournies par la MACI. Il a le choix entre trois polices différentes.

La Police au Voyage : Elle intervient lorsqu'un chargeur a une expédition unique à faire. Une fois définies les conditions d'assurance, le sociétaire paie la cotisation et nous lui délivrons le certificat d'assurance. La police s'éteint à la fin du voyage assuré.

La Police à Alimenter : C'est une police ouverte nonobstant la définition d'un plein par voyage et par navire. Le sociétaire souscrit en tacite reconduction et paie sa reconduction même s'il n'alimente pas la police pendant la période considérée.

La Police d'Abonnement : Il s'agit d'un contrat synallagmatique à terme (douze mois généralement) avec possibilité de reconduction dans lequel l'assureur s'engage à couvrir toutes les expéditions de l'assuré à charge pour ce dernier d'appliquer toutes ses expéditions à la police. Le décompte de prime se fait tous les mois sur les avenants d'application.

Quelque soit la nature de la police, la MACI garantit en tous risques et en F.A.P. SAUF.

Nous sommes ainsi amenés à faire l'analyse du contrat d'adhésion à la MUTUELLE AGRICOLE. Le terme adhésion doit être entendu ici en tant qu'adhésion aux statuts de la Mutuelle.

II - ANALYSE DU CONTRAT D'ADHESION A LA MACI

Elle concerne surtout les conditions particulières d'assurance que la Mutuelle définit en accord avec ses sociétaires.

.../...

Notre analyse va porter successivement sur la nature des risques garantis, la durée et le moment de la garantie, les différents cas de surcotation, la valeur d'assurance, le calcul de la cotisation. La clôture du cycle de production sera examinée en dernier lieu.

A - NATURE DES RISQUES GARANTIS - MOMENT ET DUREE DE LA GARANTIE

Les risques garantis font l'objet de discussions préalables entre l'assureur et le sociétaire.

L'examen des polices en portefeuille montre que la plupart des sociétaires souscrivent les risques ordinaires. Ce sont ceux qui sont définis à l'article 2 des Conditions Générales (se référer à l'imprimé du 17 Août 1944) c'est à dire la garantie "TOUS RISQUES " et la garantie " FAP SAUF ".

La garantie FAP SAUF n'est accordée que pour les facultés chargées en pontée et les emballages. Dans les autres cas, la garantie "TOUS RISQUES" joue. Les sociétaires, en plus des risques ordinaires peuvent souscrire aussi les risques de guerre civile ou étrangère, les risques de grève. Dans certaines polices, les risques de guerre sont confondus aux risques de grève, ils sont traités sous la même dénomination. Cela n'exclue pas que différents taux leur soient appliqués : un taux pour le risque de guerre, un taux pour le risque de grève.

Les risques de vol, pillage et disparition des facultés sont également couverts lorsqu'ils ne sont pas issus d'un état de guerre ou de grève. Dans la majeure partie des polices, ils sont inclus dans les risques ordinaires.

En définitive, la MACI couvre les risques ordinaires (TOUS RISQUES, FAP SAUF) et d'autres risques exclus à moins de stipulation contraire (Risques de guerre, de grève, vol, pillage, disparition). A partir de quel moment ces risques commencent à courir pour l'assureur ?

DIFFERENTES PERIODES SONT PROPOSEES

Pour certains, l'assureur est en risque à partir du moment où il délivre l'attestation d'assurance. La date retenue pour le commencement des risques est celle du certificat d'assurance.

Ce point de vue est erroné dans la mesure où le certificat d'assurance peut être délivré alors que les facultés sont déjà embarquées.

.../...

Pour d'autres enfin, et cela ne contredit pas la thèse de la date d'ordre, l'assureur est en risque à partir du moment où les facultés quittent les magasins du sociétaire (USINE).

Nous adhérons à cette version car elle est issue d'une interprétation stricte des clauses du contrat.

Un sociétaire n'a pas manqué de souligner que la MUTUELLE lui devait sa garantie depuis le moment où ses marchandises quittent les magasins d'Usine (conformément aux Conditions Particulières) et non, comme cela est écrit à l'article 9 des Conditions Générales, et reproduit sur les avenants d'assurance qui lui sont délivrés, depuis le moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré. En fait, cela signifie que l'assureur s'était engagé à couvrir le voyage préliminaire depuis l'usine jusqu'au port d'embarquement.

La garantie de la MACI est acquise au sociétaire pendant la durée du voyage assuré. Elle est prolongée de trente jours à compter du moment où les facultés ont été débarquées du navire transporteur. Ce délai est réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est à l'intérieur du pays. Ce délai est impératif.

Si le sociétaire prévoit une prolongation de séjour à quai, il devra en aviser la Mutuelle avant l'expiration du délai de trente jours. La Mutuelle pourra alors percevoir une surcotisation par quinzaine supplémentaire.

Il existe d'autres cas de surcotisation.

.../...

B - DIFFERENTS CAS DE SURCOTISATION -

VALEUR D'ASSURANCE - CALCUL DE LA COTISATION

La MACI, une fois en possession des éléments d'appréciation du risque procède à sa tarification. Dans certains cas, elle demande au sociétaire de payer une surcotisation.

Il n'y a pas de surcotisation facturée au sociétaire concernant le tonnage du navire transporteur car la plupart des navires effectuant la liaison AFRIQUE-AUTRES PORTS du monde ont un tonnage dépassant les 500 Tonneaux de jauge brute.

- Surcotisation en cas de Transbordement

Elles sont facturées au sociétaire chaque fois que suivant la nature du voyage, du navire ou le point final du voyage, les facultés doivent être débarquées pour être à nouveau chargées sur un autre navire.

C'est le cas des voyages en direction des Etats-Unis d'Amerique. Il y a souvent des transbordements dans les ports d'EUROPE (LE HAVRE, DUNKERQUE....).

La surcotisation s'explique par le fait que le risque est aggravé pour les assureurs. Il faut non seulement faire face au risque de manutention mais aussi au risque d'entreposage, certains ports étant connu pour leur insécurité notoire.

- Surcotisation d'Age et de Pavillon

Dans le cas des polices d'abonnement, l'article 35 fixe les conditions de propulsion, de côte, d'âge et matériaux de construction. Si l'une de ces conditions n'est pas respectée, la clause additionnelle établit le principe de cotisations spéciales.

La clause additionnelle 58 précise que la police fonctionne dans le cadre de chargements effectués à bord de navire âgé de moins de 16 ans. Mais cet âge peut être prorogé jusqu'à 26 ans si et seulement si le navire est exploité sur une ligne régulière.

Aussi, pour les navires affrétés de plus de 16 ans, même s'ils sont exploités sur des lignes régulières, une surcotisation est prévue.

Pour les pavillons de complaisance, la MUTUELLE a fait une répartition qui à notre avis s'écarte de la lettre de la clause syndicale (58).

- Quel que soit l'âge, une surcotisation est perçue pour les navires battant pavillon des Etats suivants : Chypre, Liban, Singapour, Malaisie, Somalie.
- Pour les navires de plus de 16 ans et battant pavillon des Etats suivants une surcotisation est perçue : Liberia, Grèce, Paname.

Il faut préciser que le paragraphe 2 de la clause additionnelle 58 n'a pas fait de distinctions entre les pavillons de complaisance. Enfin, une surcotisation est perçue en cas de voyage complémentaire. Tel est le cas lorsque les facultés une fois débarquées, doivent être acheminées sur les magasins du destinataire.

Notons enfin que les surcotisations qui sont perçues concernent le plus souvent les transbordements, les chargeurs prenant soin le plus souvent de ne charger que sur des navires transporteurs répondant aux normes de l'article 35 et de la clause additionnelle 58.

La Valeur d'Assurance

C'est le maximum d'engagement que les Assureurs acceptent de prendre à leur charge. Elle correspond concrètement aux capitaux en risque c'est-à-dire à la valeur totale des facultés embarquées. Cette valeur totale embarquée ne doit pas dépasser le plein, montant maximum que les Assureurs acceptent de prendre en charge par navire et par expédition.

En cas de dépassement de plein, l'exportateur ou le chargeur doit en aviser l'Assureur. En pratique, l'Assureur s'en rend facilement compte en comparant les capitaux en risque et le plein défini dans la police de base.

L'Assureur peut accepter de garantir l'excédent de plein. S'il est en coassurance, en tant qu'appériteur (cf MACI) il répartit l'excédent sur les autres coassureurs.

Mais s'il est seul à prendre le risque en charge, il peut soit refuser de garantir, soit accepter mais moyennant une surcotisation qui est parfois assez élevée. La surcotisation peut avoisiner 100 %. La pratique des dépassements de plein a pour effet d'augmenter l'engagement des Assureurs. Il serait bon que des discussions soient engagées avec les chargeurs en dépassement constant pour une définition nouvelle de plein.

Une autre pratique se rapproche de la fraude à l'assurance.

.../...

L'exportateur nous déclare avoir chargé par exemple 100 tonnes de CAFE en direction du HAVRE. En réalité, il ne charge que 50 Tonnes. Nous nous en rendons compte par la suite en consultant le manifeste qui est un document recapitulant l'ensemble des facultés chargées sur un navire. Nous demandons des explications au chargeur.

Si celui-ci est de bonne foi, nous garantissons mais pour la valeur réelle majorée de 20 % à condition que le sociétaire justifie de la valeur réelle.

S'il est de mauvaise foi, l'assurance est nulle. Lorsque l'assureur est en possession de l'ordre d'assurance, il peut valablement procéder au calcul de la cotisation et à la délivrance du certificat d'assurance.

LE CALCUL DE LA COTISATION - DELIVRANCE DU CERTIFICAT D'ASSURANCE

Le calcul se fait à la réception de l'ordre d'assurance sur un Avenant. La cotisation est fonction de la nature des marchandises, du nombre de colis, de l'existence ou non de voyage préliminaire ou complémentaire, de la nature de l'emballage, des moyens de transport, du poids et des dimensions des colis, du navire et éventuellement du transbordement.

Elle est également fonction des capitaux en risque et des garanties souscrites par le sociétaire. L'impr détaille les garanties de la manière suivante : risques ordinaires, surcotisation (éventuelles), risques de guerre, risques de grève.

Pour chaque risque, on multiplie le capital par le taux convenu. On obtient la cotisation à percevoir. Dès l'établissement de l'avenant d'assurance, le certificat d'assurance doit être délivré dans les vingt quatre heures.

Le Certificat d'Assurance

Il est établi en deux exemplaires : un original qui est remis au sociétaire après signature et une copie qui est conservée par la MACI.

En cas de perte de l'original, nous devons réclamer une attestation de garantie au sociétaire avant de lui délivrer un duplicata. En effet, le certificat d'assurance est un véritable "CHEQUE". Il peut être endossé. C'est un document au porteur et il faut craindre qu'en cas de sinistre, nous en réglons indûment le montant à un tiers porteur de mauvaise foi.

.../...

Une autre difficulté peut se poser à propos du certificat d'assurance. Le sociétaire peut nous demander d'annuler le certificat qui lui a été délivré pour telle expédition. Si nous acceptons, nous devons lui consentir une ristourne de cotisation.

Or, cela pourrait cacher une fraude à l'assurance. Le navire est arrivé sain et sauf et les facultés ont été débarquées sans avaries. Le sociétaire veut tout simplement bénéficier de la ristourne de prime. Il convient dans ces cas de procéder à la vérification avant d'annuler tout certificat.

Une fois le certificat d'assurance délivré, nous sommes presque au terme du cycle de production.

CLOTURE DU CYCLE DE PRODUCTION

En fin de mois, un état informatif récapitulant l'ensemble des affaires du mois est établi. C'est l'avenant mensuel de ressortie ^{de} cotisation. Pour les exportateurs qui font leurs expéditions par le biais de la Caisse de Stabilisation, un document global est expédié à la Caisse auquel on joint une facture par monnaie.

Un problème se pose à propos des surcotisations.

Nous facturons l'ensemble des opérations effectuées par la Caisse y compris les surcotisations. En retour, nous ne recevons que le règlement de la cotisation normale, la Caisse refusant de payer les surcotisations. La Caisse ne peut arguer de son ignorance pour justifier ce refus dans la mesure où c'est elle-même qui nous envoie les ordres d'assurance pour le compte desdits exportateurs.

Il serait avantageux à notre avis que nous engageons des pourparlers avec la Caisse en vue du règlement de ce contentieux car nous ne pouvons en fait pas facturer directement les surcotisations aux exportateurs pour le compte de qui elle agit.

Pour les autres exportateurs, l'avenant mensuel de ressortie cotisation est joint aux avenants originaux plus une facture par monnaie.

A l'égard de nos coassureurs, nous leur expédions un état récapitulant l'ensemble des affaires auxquelles ils ont participé et une facture qui situe l'état de leur compte.

Nous informons notre réassureur, la Mutuelle Centrale de Reassurance et lui transmettons tous documents justificatifs. Nous cédon sa part de cotisation. En retour, il prend en charge les sinistres survenus à concurrence de la cotisation ou du taux cédé.

Comment se fait le règlement des dommages et pertes en cas de sinistres ?

LA SECTION SINISTRES : LE REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

A la souscription du contrat, les assureurs ont accepté de garantir le sociétaire contre la survenance d'un certain nombre d'évènements. Outre les dommages et pertes matériels, ils garantissent les pertes de poids ou de quantité causés aux objets assurés par fortune de mer ou évènements de force majeure ou par un des évènements figurant sur la liste limitative de l'article 2 paragraphe 3 de l'imprimé du 17 Août 1944.

Que se passe-t-il en cas de sinistre ?

Pour répondre à cette question, nous allons examiner successivement: les évènements donnant lieu généralement au règlement par les assureurs en nous limitant au Café et au Cacao, la constitution du dossier sinistre, l'évaluation du dossier sinistre et le règlement du sinistre.

I - EVENEMENTS DONNANT LIEU AU REGLEMENT -

CONSTITUTION DU DOSSIER SINISTRE.

Différents évènements donnent naissance au souci par les assureurs de régler tel ou tel sinistre. Mais avant tout, l'assureur doit réunir certains documents pour constituer le dossier sinistre.

A - EVENEMENT DONNANT LIEU AU REGLEMENT PAR LES ASSUREURS

En ce qui concerne le Café et le Cacao, nous avons sélectionné certains évènements : la mouille d'eau douce, les pertes de poids ou de quantité, la freinte de route. La mouille d'eau douce peut provenir de : la buée de cale ou par toute pluie s'abattant sur les facultés. L'humidité régnant dans les cales peut provoquer la mouille des sacs de Cacao et partant la moisissure du produit, le dépréciant pour une certaine valeur. S'il est établi que la mouille d'eau douce par buée de cale provient d'une faute de l'armateur qui n'a pas prévu la ventilation nécessaire des câles, l'assureur corps réglera éventuellement les dommages ou les frais de remise en état des facultés. Mais si c'est l'insuffisance de l'emballage et que l'assureur faculté a couvert, il devra réparer le dommage.

La mouille d'eau douce peut provenir également de pluie. Les facultés, une fois débarquées, peuvent être laissées sur le quai. S'il survient une pluie et que les sacs se mouillent, les assureurs facultés peuvent voir leur responsabilité engagée et par conséquent ils devront régler le sinistre si leur garantie n'a pas cessé du fait d'un évènement (prise de livraison, fin des risques...)

La perte de poids. Elle se détermine de la manière suivante. L'emballage d'un sac de Café peut se déchirer en cours de voyage ou pendant les opérations de manutention au débarquement ou à l'embarquement. Le sac se vide d'une partie de son contenu.

La perte de quantité. L'appréciation est plus globale. On se réfère à la quantité totale embarquée. Exemple 100 sacs. Si au débarquement, il y a des manquants c'est-à-dire s'il ne reste plus que 75 sacs, on dit qu'il y a perte de quantité.

La perte de poids et/ou de quantité est garantie par la MUTUELLE. Ces trois événements constituent l'essentiel des dommages et pertes qui peuvent survenir au cacao et au café.

Le dernier événement, la freinte de route proprement dite, n'est pas garantie par la MACI. Celle-ci est liée à la nature des marchandises et aux vicissitudes du transport.

En effet, au cours du voyage, les facultés peuvent être soumises à différentes températures. Exemple départ d'ABIDJAN : 35°C - Arrivée à BORDEAUX 20°C. Cela va entraîner inéluctablement une perte de poids qui suivant les circonstances sera élevée.

Qui supportera cette perte de poids ? L'assureur ne le peut car l'article 7/b des Conditions Générales exclut l'influence de la température de la garantie des assureurs.

L'exportateur sera donc obligé de supporter cette perte qui se repercutera sur le producteur à la base c'est-à-dire le petit planteur.

Il est donc urgent à notre avis que ce problème soit abordé par les assureurs et les exportateurs en vue d'une prompte solution car il ne faut pas négliger les retombées au plan économique du phénomène : perte de revenus à la longue par exemple.

De plus, il est vrai que les assureurs déterminent parfois un taux global de freinte de route qu'ils appliquent à la valeur d'assurance en vue d'indemniser le chargeur. Exemple 0,3 % de freinte de route. Mais est-ce suffisant ?

B - CONSTITUTION DU DOSSIER SINISTRE

Dès la survenance du sinistre, le sociétaire nous informe et fait en même temps une réclamation.

Pour notre part, nous procédons à l'ouverture d'un dossier sinistre qui devra comprendre les pièces suivantes :

.../...

. Le Certificat d'Assurance Original

Le sociétaire en nous retournant ce document prouve que sa réclamation est justifiée, que c'est la MUTUELLE qui le garantit. Nous ne réglons d'ailleurs au sociétaire le montant du sinistre que s'il produit ce document.

. L'Original du titre de Transport

En matière de transport maritime, c'est le connaissement. Ce document est la preuve de l'engagement du transporteur à prendre en charge les facultés. Il est délivré dès que les facultés sont chargées à bord. Nous contrôlons par ce document que le sociétaire a bien embarqué sa marchandise.

. Facture d'Origine des marchandises

Elle est exigée afin de connaître le coût réel des facultés. Nous réclamons ce document dans le but non seulement de connaître le coût des facultés mais aussi pour pouvoir éventuellement faire le recours contre un tiers responsable.

. Liste de colisage ou Note de poids

Ce document donne le dénombrement exact des facultés. Nous l'exigeons lorsqu'il s'agit de denrées identifiables. Exemple : bois. Pour le Café ou le Cacao nous nous référons au poids.

. Bordereau de Livraison mentionnant des Réserves au Débarquement

Les dommages ou pertes ne sont souvent connus qu'à la livraison des facultés. Le réceptionnaire ou le transitaire doit faire des réserves sur le document justifiant la délivrance des facultés.

Exemple : Reçu un total de 1000 sacs de Café robusta, récolte principale 82-83 dont 7 sacs en vidange et 993 sacs intacts.

. Lettre de réserve au transporteur

Les réserves faites sur le bordereau ou bon de livraison doivent être confirmées par lettre recommandée avec parfois accusé de réception au transporteur. Elles doivent être précises et motivées.

. Réponse à la lettre de réserves

Le chargeur ou l'exportateur doit nous adresser la réponse du transporteur à sa lettre de réserve. Pour nous permettre également de faire un éventuel recours contre l'armement.

.../...

. Le Rapport d'Expertise

Le nom de l'expert auquel doit s'adresser le réceptionnaire pour que sa réclamation soit prise au sérieux figure sur le Certificat d'Assurance. Le but de l'expertise est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes. L'expert n'est pas un dispatcheur pour chiffrer la dette exacte des assureurs.

L'expertise doit être contradictoire. Elle doit être effectuée en présence de représentants des assureurs, du chargeur, du transporteur. Si ces formes ne sont pas respectées, l'assureur peut refuser de régler le sinistre. Ainsi la Mutuelle a refusé d'indemniser un sociétaire car les constatations avaient été faites en présence du seul réceptionnaire par un huissier de justice.

Une fois le dossier constitué, il faut procéder à l'évaluation et au règlement du sinistre.

II - LE REGLEMENT DU SINISTRE

Deux phases sont à distinguer ici : l'évaluation et l'étude du dossier.
Le calcul du règlement.

A - L'EVALUATION ET L'ETUDE DU DOSSIER

L'assureur doit être en mesure de faire face à ses engagements lorsque son Assuré lui présentera une réclamation chiffrée. Pour ce faire il détermine à l'avance une somme qu'il destine au règlement du sinistre la provision pour sinistre à payer.

Les dossiers sont le plus souvent évalués dans les services de notre Délégation de Paris. Cela ne signifie pas que nous manquons de compétences techniques pour le faire mais c'est parce que celle-ci dispose de tous les éléments d'appréciation.

Il en va de même au niveau de l'étude du dossier. Pour toutes les réclamations qui nous sont adressées, nous prions notre sociétaire (ou transmettons) de s'adresser à notre délégation de Paris. Nous intervenons parfois dans la procédure lorsque notre délégation de PARIS nous demande de lui expédier la facture d'origine des facultés embarquées.

Parfois, notre délégation de PARIS nous demande de régler le sinistre. Mais cela n'arrive que pour les petits sinistres.

.../...

B - CALCUL DU REGLEMENT

Nous nous limiterons au Café et au Cacao. Pour ces deux produits, le calcul se fait de la manière suivante.

On détermine le poids moyen brut d'un sac sain à l'arrivée. Exemple : 50 KGS. On détermine le poids moyen net d'un sac sain à l'arrivée.

Exemple : 49 KGS. On cherche ensuite la valeur perdue. Exemple : 5 sacs en vidange auraient dû peser 250 KGS mais n'ont pesé que 200 KGS.

Le manquant est donc de 50 KGS.

On détermine la valeur en sac de ce manquant en le rapportant au nombre total de sacs.

Dans notre cas, nous prendrons 100 sacs comme base. Ensuite on multiplie le résultat trouvé par le capital en risque.

$$\text{Soit : } \frac{100.000 \text{ F} \times 1}{100} = 1.000 \text{ F}$$

Ce montant est remboursable intégralement sans franchise. On y ajoute les frais et honoraires d'expertise et frais pour les besoins de l'expertise. Nous remboursons donc cette somme au sociétaire. Ensuite nous répartissons la charge entre tous les coassureurs et le réassureur conformément aux taux souscrits.

La section sinistre n'a pas fait l'objet de larges développements car ses activités sont assez restreintes de par l'intervention constante du réassureur qui s'occupe de la réception des avis de sinistre, de l'évaluation des dossiers et du règlement des sinistres, dépouillant la section sinistre de ce qui devrait être l'essentiel de son rôle.

Il est peut être plus commode que cela se passe ainsi. Mais, il serait souhaitable qu'à l'avenir la MACI puisse procéder elle-même à ces tâches car elle dispose ou disposera (si elle le veut) de techniciens qualifiés.

La MACI occupe une place de choix dans l'activité économique du pays de par son objectif : fournir une couverture complète aux masses paysannes pour leurs activités professionnelles de façon à assurer la stabilité de leurs revenus. Pour ce faire, elle bénéficie de privilèges afin de continuer sa mission : exonération fiscale, exclusivité pour la couverture des risques des complexes agro-industriels.

Ses émissions sont en progression régulière depuis plusieurs années. Elle dispose donc d'une surface financière assez vaste (cf ses réserves) pour envisager l'avenir avec sérénité.

.../...

Nous pensons qu'au niveau du service maritime, la MACI devrait prendre le risque de procéder elle-même aux tâches d'étude du dossier sinistre, à l'évaluation et au règlement. Cela rendrait à ce service une grande partie de ses compétences.

Mais, il ne faut pas se faire trop d'illusions à ce sujet car étant donné la part de cotisations cédées à notre réassureur (ce qui n'est pas exclusif à la MACI) ce dernier continuera à peser d'un poids assez lourd sur les principales décisions au niveau du service.

Cela n'exclue pas cependant que la MACI parallèlement à l'envoi en formation de Cadres de l'entreprise auprès de son réassureur négocie avec la M C R le transfert progressif de ces compétences.

Arzindjan le 15 octobre 1983.
Yayı Achi Basile.