

Y A O U N D E

---oOo---

17  
// A SUBROGATION DE L'ASSUREUR DANS LES DROITS  
ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE PAR INDEMNISATION ET  
SES IMPLICATIONS : L'EXEMPLE DU SINISTRE SUR  
FACULTES

Rapport de Stage présenté par :

PAMSY Albert

Sous la Direction de :

Monsieur Gabriel TAKAM

Chef de la Branche Maritime  
& Transports à la SOCAR.

Nous adressons nos sincères remerciements

A Madame MENGUE Céline et à tous ceux qui ont bien voulu participer à la confection de ce rapport ;

A tout le personnel de la SOCAR pour la sympathique collaboration qu'il nous a apportée tout au long de notre stage ;

A Monsieur Gabriel TAKAM qui, par ses qualités intellectuelles incontestables et sa connaissance approfondie des problèmes d'assurances, nous a soutenu au cours de notre formation pratique ;

Enfin

A Monsieur le Directeur Général Adjoint qui a créé autour de nous des conditions de travail favorables au bon déroulement de notre stage au sein de sa société.

DOUALA, le 15 Octobre 1979.

PAMSY Albert

LA SUBROGATION DE L'ASSUREUR DANS LES DROITS ET OBLIGATIONS  
DE L'ASSURE PAR INDEMNISATION ET SES IMPLICATIONS  
L'EXEMPLE DU SINISTRE SUR FACULTES

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*  
\*  
\* P R E A M B U L E \*  
\*  
\*\*\*\*\*

Nous voici au terme de notre stage pratique à la SOCAR (Société Camerounaise d'Assurances). Il convient maintenant de consigner dans un rapport tous les enseignements qu'on en a tirés, les difficultés rencontrées, les problèmes posés et les solutions avancées. C'est une tâche ardue, avouons-le, qui demande du recul, de la mémoire et surtout l'esprit de synthèse ; parce que notre séjour de deux mois et demi dans cette société nous a permis de découvrir davantage de choses et d'établir la liaison, combien difficile, entre les connaissances théoriques et la pratique.

Fidèle aux directives qui nous ont été remises par la direction de l'I.I.A., nous avons fait, en deux semaines le survol de l'entreprise, pour prendre connaissance de sa structure et avoir contact avec les cadres. Ensuite nous avons été affecté au service maritime et transports, où nous avons eu à passer deux mois de travail effectif. Dans le cadre de la SOCAR, d'un service qui jouit d'une certaine autonomie, dans la mesure où elle s'occupe de sa production et son sinistre. Mais compte tenu de la particularité structurale de cette entreprise, à savoir le travail exclusif par l'intermédiaire des agents généraux, la production dans la branche maritime et transports se réduit essentiellement à un travail de contrôle. Il s'agit en effet de vérifier si la garantie accordée par les intermédiaires n'entre pas dans le champ des exclusions des conditions générales ; et d'examiner si la tarification s'appuie sur des paramètres objectifs. C'est donc en définitive un travail purement administratif. Aussi avons-nous localisé notre intérêt sur le sinistre en général et particulièrement sur le sinistre sur facultés, pour trois raisons. La première se fonde sur l'organisation même de la SOCAR. Ici en effet, dans la branche maritime et transports, seule

la direction est habilitée à régler les sinistres ; l'agent général n'étant plus qu'une boîte aux lettres entre l'assuré et le siège. Il en découle que le maximum du travail dans ce service, repose sur le sinistre.

La deuxième raison fait appel au décret présidentiel n° 76/334 du 6 Août 1976 portant application de la loi n° 75/14 du 8 Décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation en République Unie du Cameroun ; décret qui a sensiblement modifié la structure du portefeuille des assureurs maritime et transports. C'est ainsi que dans le cadre de la SOCAR par exemple, hormis la petite flotte de la CAMEROON SHIPPING LINES, composée de quelques quatre navires, les engins portuaires de l'Office National des Ports du Cameroun et quelques unités de plaisance, le portefeuille de la branche maritime porte essentiellement sur les facultés, d'autant plus que 90 % des importations au Cameroun se font par mer. Cette situation a entraîné, parallèlement à l'évolution du chiffre d'affaires de la branche, une fréquence des sinistres sur facultés anormalement élevée, soit en moyenne 2000 sinistres par an.

Enfin la troisième raison, simple mais tout aussi significative, est d'ordre temporel car après avoir consacré deux mois à la pratique du règlement des sinistres, nous ne pouvions que porter notre réflexion sur l'indemnisation des assurés et le problème fort préoccupant qu'elle soulève, à savoir la subrogation de l'assureur maritime dans les droits et obligations de l'assuré et ses implications.

Ainsi exposés les motifs qui nous ont orienté dans le choix de notre sujet, il faudrait en préciser les contours, car loin de nous l'ambition de pénétrer tous les arcanes du règlement des sinistres en assurance maritime, et de soulever tous les problèmes inhérents, ce qui d'ailleurs nous entraînerait hors des exigences de pages, notre seule préoccupation ici est d'essayer de décrire les principaux mécanismes du règlement des sinistres sur facultés au vu de l'expérience de la SOCAR, et surtout d'attirer l'attention des assureurs

maritimes sur un problème qui, croyons nous, a une incidence certaine sur eux.

Le contrat d'assurance étant un contrat synallagmatique, il suppose évidemment une réciprocité des obligations et leur interdépendance. Si l'assuré s'acquitte en effet de sa prime, il en attend une contrepartie en cas de réalisation du risque, l'indemnité d'assurance. Or en assurances de dommages, l'article 36 de la loi du 13 Juillet 1930 autorise l'assureur, après l'indemnisation, à se subroger dans les droits et recours de l'assuré contre les tiers responsables. Comme il se doit, l'assurance maritime obéit à ce principe. Mais la question qui reste à poser est de savoir si l'assureur maritime est toujours en mesure de récupérer auprès du tiers responsable, si ce n'est en totalité du moins en partie, l'indemnité versée au sinistré ? Question d'autant plus inquiétante que le contrat de transport passé entre le transporteur maritime et son client, intéresse le plus souvent l'assureur, puisque c'est de l'observation ou de l'inobservation des clauses du titre de transport, que dépendra l'issue du recours de l'assureur contre le transporteur maritime. Aussi après avoir décrit dans une première partie le règlement des sinistres, nous nous efforcerons d'évoquer dans une deuxième partie, les incidences de la subrogation sur l'assureur maritime et la solution qu'on pourrait envisager pour en atténuer les effets.



Le sinistre est la réalisation du risque prévu au contrat. Il va amener l'assureur à la prestation promise à l'assuré. En assurance des facultés maritimes, le sinistre peut se manifester sous forme d'avaries (partielles, totales ou communes) ou de manquants (totaux ou partiels). C'est donc l'évènement qui déclanchera le règlement se définissant lui-même comme l'ensemble des opérations qui, à partir de la réception de la déclaration du sinistre, permettent de fixer l'indemnité. A ce niveau, on se trouve dans la seconde phase de la vie du contrat d'assurance c'est-à-dire la phase d'exécution où chaque cocontractant est tenu à la mise en pratique de son obligation. Ce n'est après l'indemnisation de l'assuré que l'assureur pourra se subroger dans ses droits, recours et obligations.

## CHAPITRE I : LA GESTION TECHNIQUE ET FINANCIERE DU DOSSIER SINISTRE

### Section 1 : Conditions de forme.

#### A : LES PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER.

En assurance des facultés maritimes, le dossier de réclamation de l'assuré revêt un caractère complexe, eu égard au nombre d'intervenants dans le transport maritime. Nous citerons entre autres pièces :

- La facture de réclamation de l'assuré,
- La facture du fournisseur, elle peut être FOB ou Coût et fret,
- La fiche de constatations du commissaire d'avaries dûment visée par le représentant de la compagnie de navigation ou de l'acconier,
- Le certificat d'expertise,
- La liste de colisage s'il y en a,
- La note de frais et fret si la facture est FOB,
- Le bulletin ou bon de livraison de la compagnie de navigation dûment visé par l'acconier,
- Le bordereau de livraison du transitaire dûment visé et daté par l'assuré et le transitaire,
- La lettre de réserves du transitaire à la compagnie de navigation ou à l'acconier,
- La lettre de réserves de l'assuré au transitaire avec convocation à une expertise contradictoire,

- Le connaissance original, la lettre de voiture ou la lettre de transport aérien,
- Et le certificat définitif de non livraison pour les colis non débarqués.

De prime abord ce nombre paraît impressionnant, voire fastidieux c'est pourquoi il nous semble opportun d'en apporter les justificatifs

## B : LA JUSTIFICATION

C'est en effet sur la base de ces divers documents qu'on peut, d'une part déterminer la nature, la quantité et la valeur des dommages causés à la marchandises et d'autre part, désigner les tiers responsables contre qui l'assureur pourra éventuellement exercer son recours. Il serait donc inadéquat et même surprenant qu'un assureur maritime, soucieux d'évaluer le sinistre avec exactitude et objectivité, ne puisse pas à cette occasion, exiger ces pièces à l'assuré. Ne pas les posséder fausserait le principe même de toute évaluation du sinistre sur faculté, avant laquelle il convient d'abord d'examiner si le dossier est recevable.

### Section 2 : Conditions de fond.

#### La recevabilité du dossier.

La recevabilité implique un certain nombre d'opérations qui vont aboutir à l'acceptation ou au rejet du dossier. Il s'agit de :

- a) Vérifier si le contrat est valable : non assurance, suspension ou résiliation ;
- b) Voir si les références du dossier sinistre concordent avec celles de la police en cause ;
- c) Rechercher grâce au rapport d'expertise, si les causes et les circonstances du sinistre ne donnent pas lieu à une exclusion prévue dans les conditions générales ;
- d) Et enfin contrôler si la conservation du recours a été respectée, car l'article 16 des Conditions Générales stipule que "l'assuré doit également prendre, en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs ses droits et recours contre le transporteur ou tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires". La conservation du recours s'entend ici la prise des réserves de façon précise

et dans les délais déterminés, contre le transporteur ou tout autre tiers responsable. Tout manquement à cette obligation rend l'assuré "responsable du préjudice causé aux assureurs" et par conséquent leur donne le droit de déduire de l'indemnité, le montant du recours qu'ils auraient obtenu, s'il avait été exercé. La recevabilité du dossier ouvre directement sur l'évaluation du sinistre et la fixation de l'indemnité".

Section 3 : L'évaluation du sinistre et la fixation de l'indemnité.

A : Le principe général de l'évaluation.

Le principe général auquel obéit toute évaluation du sinistre sur facultés, est de ressortir le quantum de perte subie par l'assuré. Pour ce, l'assureur part du raisonnement mathématique suivant :

Soient : X, la valeur de la facture fournisseur,  
Y, la valeur d'assurance  
et x la quantité de perte, il faut trouver  
y la valeur assurée de cette perte.

Ce raisonnement peut être condensé dans la formule :

$$y = \frac{Y \times x}{X}$$

Il signifie que la valeur assurée du dommage est égale à la valeur d'assurance multipliée par la quantité de perte ou son montant, le tout divisé par la facture fournisseur!

B : L'Indemnité.

C'est la somme qui sera versée à l'assuré au titre du dommage éprouvé. Elle varie suivant les conditions d'assurance et peut être inférieure ou égale au montant de la perte. Généralement il se présente deux cas :

- 1) - Le remboursement intégrale sans franchise, l'indemnité est alors égale au montant du dommage ;
- 2) - Le remboursement avec franchise : l'indemnité équivaut ici à la valeur de la perte moins la franchise. Il faut toutefois préciser qu'il s'agit de la franchise déduite, la franchise atteinte étant rarement pratiquée dans le marché camerounais. Lorsqu'on est en présence d'une franchise en pourcentage avec un minimum fixé, l'indemnité est

toujours inférieure au montant du dommage ; elle peut d'ailleurs être nulle si le minimum de la franchise n'est pas atteint, auquel cas l'assuré reste son propre assureur. Cette phase du règlement va aboutir à l'établissement des pièces :

Section 4 : L'établissement des pièces de règlement.

Les pièces à établir pour le règlement du dossier sur facultés sont généralement la dispache, l'acte de subrogation. La dispache reprend le décompte du règlement et ses motifs : c'est-à-dire elle doit montrer à l'assuré la raison pour laquelle l'indemnité reçue est inférieure ou égale à sa réclamation. Elle porte les mentions suivantes :

- a) La formule de redressement de la valeur assurée. C'est la reconstitution de ladite valeur car les assurés manifestent souvent une tendance à surévaluer les sommes déclarées à l'assureur :
- b) Le montant ou la quantité des dommages ;
- c) La valeur assurée du dommage ;
- d) Enfin elle reprend la répartition de la coassurance si le risque est coassuré.

L'acte de subrogation est établi en même temps que la dispache. Il doit être soumis à la signature du bénéficiaire de l'indemnité et comporter son cachet commercial pour le rendre plus authentique. Quant au chèque, on ne pourra l'établir à l'ordre du bénéficiaire qu'après la signature de la dispache et à la seule condition que le décompte du règlement n'ait été sujet à aucune contestation de la part du bénéficiaire de l'assurance. A ce niveau, il faut relever une particularité du règlement du sinistre sur les facultés à l'exportation car il se pose ici le problème de transfert des devises.

## B : LE TRANSFERT DES DEVISES.

Le règlement du sinistre sur les facultés à l'exportation implique un transfert des devises, puisque le chèque sera adressé à un bénéficiaire étranger pour le compte duquel l'assurance a été souscrite. A cet effet la compagnie d'assurances, après l'établissement de la dispache, adresse à sa banque domiciliaire, une demande d'émission d'un chèque en devises à l'ordre du bénéficiaire de l'assurance. A cette demande sont joints la dispache et le document qui justifie le règlement des avaries (de préférence le certificat d'avaries). Saisie de la demande, la banque, à son tour, formule une seconde demande de transfert des devises à l'Office des changes, qui après examen du dossier, donne son accord. C'est alors que la banque établit le chèque en devises, le renvoie à l'assureur qui transmet au bénéficiaire. L'assureur ayant ainsi indemnisé l'assuré, se trouve subrogé dans ses droits et recours.

## CHAPITRE II : LA SUBROGATION.

### Section 1 : Le principe des assurances de dommages.

#### A : DEFINITION DE LA SUBROGATION.

Elle se définit comme "une substitution, dans un rapport juridique, d'une personne (subrogation personnelle) ou d'une chose (subrogation réelle) à une autre".

La loi du 13 Juillet 1930, dans son article 36 stipule que "l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et recours de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur". L'assurance maritime des facultés étant une assurance de dommages, elle reste fidèle à ce principe. C'est pourquoi l'article suscité est repris par l'article 17 des conditions générales de la police d'assurance maritime. Il faut toutefois préciser que si la subrogation est légale dans les assurances terrestres, elle n'est que conventionnelle en assurance maritime. L'article 17 ajoute "l'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent

à la réitérer" ; donc ici la subrogation doit être expresse. A ce propos l'article 1250 du code civil précise que "la subrogation est conventionnelle lorsque le créancier recevant son paiement d'une tierce personne la subroge dans ses droits, actions, privilèges ou hypothèques contre le débiteur : cette subrogation doit être expresse et faite en même temps que le paiement". Quelle pourrait alors être sa justification dans le cadre de l'assurance maritime des facultés ?

B : SA JUSTIFICATION.

Il faudrait d'abord faire état d'une part du contrat de transport liant l'assuré, propriétaire de la marchandise, au transporteur maritime, et d'autre part l'existence d'un contrat d'assurance entre l'assuré et l'assureur. Le premier crée des lieux de droit entre l'assuré et le transporteur, le second entre l'assuré et l'assureur. Or la position intermédiaire de l'assuré engendre des rapports virtuels qui, à l'occasion du dommage éprouvé par lui, pourront se manifester entre le transporteur et l'assureur. Car un sinistre survenu par le fait du transporteur, engage sa responsabilité, de même il donne lieu à la responsabilité de l'assureur. L'assuré qui a donc un droit à réparation dirige son action en garantie contre l'assureur. La réparation du dommage par conséquent transfère le préjudice à l'assureur en même temps que les droits et recours de l'assuré contre le transporteur. Aussi l'assureur va se retourner contre lui pour demander réparation jusqu'à concurrence de l'indemnité versée à l'assuré.

Au cours de cette première partie, nous avons esquissé à grands traits le cheminement du règlement du sinistre sur facultés. Cette démarche peut varier d'une société à une autre suivant les structures d'organisation et les méthodes de travail. L'exemple qui nous a inspiré est propre à la SOCAR et nous n'avons point la prétention d'en faire un modèle universel. Nous avons constaté que la subrogation était l'aboutissement logique et normal du règlement. Mais si cette institution juridique confère à l'assureur certains droits et recours contre le transporteur maritime, il faudrait également marquer qu'elle lui impose des obligations. Et dans la seconde partie, nous allons exposer les implications de la subrogation dans l'exercice du recours contre le transporteur maritime.

DU RECOURS

\*\*\*\*\*  
\* DEUXIEME PARTIE \*  
\* ----- \*  
\* L'EXERCICE DU RECOURS ET \*  
\* SES IMPLICATIONS \*  
\* ----- \*  
\*\*\*\*\*

Nous avons essayé de justifier, dans la première partie, le recours de l'assureur contre le transporteur maritime, et montré les droits et actions auxquels ouvrait la subrogation. Nous avons également démontré qu'en indemnisant l'assuré, l'assureur subissait effectivement un dommage. Mais dans sa tentative de récupérer ses débours, nous avons constaté avec amertume qu'il se voyait opposer les exceptions découlant du contrat de transport, donc celles qui sont opposables à l'assuré dans l'exécution de ses obligations contractuelles. C'est une situation d'autant plus fâcheuse que, non seulement l'assureur n'a pas qualité d'intervenir dans le contrat de transport, mais en plus la législation semble fortement protéger le transporteur maritime. Aussi, il nous a paru opportun d'attirer l'attention des assureurs maritimes sur ce problème qui, nous en sommes convaincu, compromet réellement l'équilibre de leur portefeuille.

## CHAPITRE I : LE RECOURS.

### Section 1 : Son fondement.

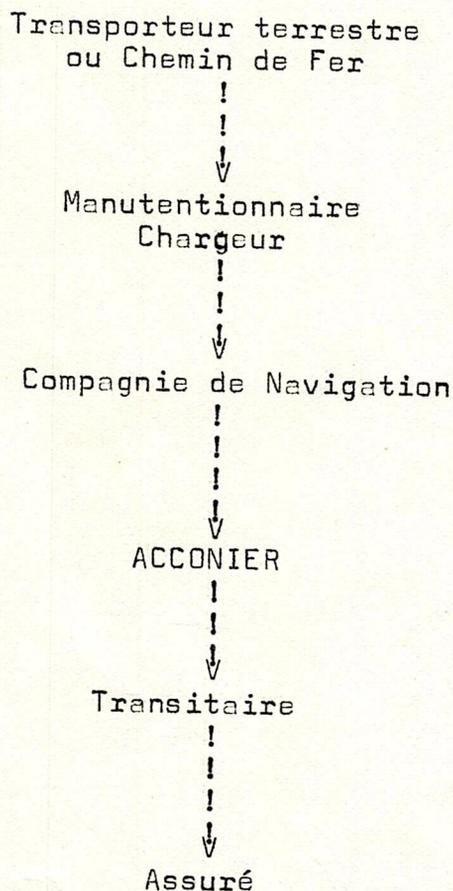
#### La responsabilité civile contractuelle.

L'assureur qui est déjà subrogé dans les droits, recours et obligations de son assuré, devient comme le "contractant" du transporteur maritime. Le dommage qui frappe les marchandises au cours du transport maritime par le fait du transporteur, engage sa responsabilité contractuelle puisqu'il a une obligation de résultat vis-à-vis de son client, devenu alors l'assureur après l'indemnisation. Par conséquent le transporteur n'est plus obligé que vis-à-vis de l'assureur à savoir, réparer le préjudice subi par celui-ci. C'est d'ailleurs une obligation impérative puisque l'article 1134 du Code Civil impose que "les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites". Cependant, il arrive souvent que l'obligation de réparer le préjudice de l'assureur n'incombe pas seulement au transporteur maritime eu égard aux multiples intervenants dans une expédition maritime.

Section 2 : Les tiers responsables.

A : LES ETAPES DU TRANSPORT MARITIME.

Le transport maritime s'échelonne sur plusieurs étapes. Il devient plus complexe suivant la situation géographique des points de départ et d'arrivée. Chaque étape de l'expédition est effectuée par un organisme approprié. Ainsi peuvent intervenir successivement dans une expédition : le transporteur terrestre ou le chemin de fer, le manutentionnaire chargeur, la compagnie de transport maritime, l'acconier ou le représentant de la compagnie, le transitaire et enfin l'assuré. Nous pouvons en établir le schéma suivant :



Illustrons ce schéma par l'exemple d'une marchandise commandée de Paris en France, par un commerçant établi à Douala en République Unie du Cameroun. Le transporteur terrestre ou la S.N.C.F. va acheminer la marchandise de Paris au Havre. Le manutentionnaire la prend des magasins du port et la charge dans le navire. La compagnie de navigation assure son transport maritime du Havre à Douala où elle est

réceptionnée par un représentant de la compagnie, ou son acconier qui en effectue alors le déchargement. Le transitaire, après les opérations de douane en prend livraison pour la transmettre enfin au commerçant. La compagnie de navigation et les auxiliaires de transport représentent donc les éventuels responsables à qui l'assureur peut adresser sa réclamation. Et si la marchandise est assurée de "bout en bout", elle sera couverte par une seule et même police d'assurance durant toute l'expédition ; ce qui, évidemment a une incidence sur le contrat d'assurance.

### B : L'ETENDUE DE LA GARANTIE DE LA POLICE D'ASSURANCE.

En effet la garantie offerte par la police sur facultés se trouve très étendue puisque le sort de la police est lié à celui de la marchandise durant toutes les péripéties du voyage. Cette situation expose l'assureur à un risque presque certain si tant est que les différents moyens de transport utilisés à savoir le camion, le train et le navire, n'offrent pas les mêmes conditions de sécurité. L'on pourrait d'ailleurs imputer à cette complexité du transport maritime, l'une des causes de la très grande fréquence des sinistres sur facultés. Dès lors on conçoit que l'assureur soit fondé à exiger un taux de prime proportionnel au risque couru. De même cette complexité explique pourquoi l'objet de la réclamation de l'assureur varie cas par cas, dossier par dossier.

### Section 3 : L'objet de la réclamation.

#### A : LES VALEURS RECLAMEES.

Hormis la compagnie de navigation sur laquelle pèse la présomption de responsabilité, il peut également y avoir d'autres responsables, compte tenu du processus du transport maritime. Les valeurs à réclamer à ces différents intervenants ne seront pas les mêmes. C'est ainsi que la compagnie de navigation remboursera à l'assureur la valeur CAF (Coût, Assurance, Frêt) du dommage. Aux acconiers et transitaires, l'assureur exigera la valeur d'assurance qui doit être égale au moins à 120 %, si l'assuré, en plus de la valeur CAF, a

garanti d'autres frais afférents à l'expédition comme les frais de douane. Or comment se justifie cette différenciation dans la réclamation de l'assureur ?

## B : LEURS JUSTIFICATIONS

Pour justifier la variabilité de la réclamation de l'assureur, il faudrait garder à l'esprit la marche d'une expédition maritime. Car lorsque la marchandise passe d'un agent de transport à l'autre, il est émis de part et d'autre des documents qui permettent, s'il le faut, de déterminer les responsabilités. Celui qui livre la marchandise émet un bon ou bulletin de livraison ; tandis que celui qui la réceptionne doit constater son état par une lettre de réserves. Chaque document engage ou dégage son émetteur. Or au niveau de la compagnie de navigation, la marchandise vaut CAF, tandis qu'au niveau du transitaire, sa valeur correspond à la valeur d'assurance puisque c'est le dernier intervenant dans le déroulement du transport. Il faut d'ailleurs ajouter que le montant des dommages peut ou non varier d'une étape à l'autre, selon les soins que chaque agent accorde à la marchandise. Mais la question qui reste à poser est de savoir si l'assureur est toujours en mesure d'obtenir sa réclamation auprès du tiers responsable, et principalement du transporteur maritime dont le statut juridique n'offre pas assez de concessions aux éventuels adversaires.

## CHAPITRE II : LES IMPLICATIONS.

### Section 1 : Situation du contrat d'assurance par rapport au contrat de transport

#### A : LA NON CONCOMITANCE DES DEUX CONTRATS

Il existe des liens de droit entre l'assuré et le transporteur d'une part et d'autre entre l'assureur et le même assuré. Il n'en existe pas directement entre le transporteur et l'assureur. Or l'article 6 des Conditions Générales de la police d'assurance maritime énonce que "Les assureurs acceptent les conséquences des clauses du connaissement, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont

reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et celles qui auraient pour effet d'exonérer le transporteur, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayant droit". Par cet article, les assureurs acceptent donc les conséquences juridiques et commerciales des clauses du titre de transport élaboré en leur absence.

B : INCIDENCE SUR LA POSITION DE L'ASSUREUR.

L'assureur, pour exercer son recours, va se heurter à certaines exceptions que le transporteur maritime aurait opposées à l'assuré pour s'exonérer. Ces exceptions vont rendre le recours de l'assureur incertain compte tenu du comportement de l'assuré dans l'exécution du contrat de transport.

Section 2 : La présomption de responsabilité et la prise des réserves

A : La responsabilité légale.

L'article 27 de la loi du 18 Juin 1966 portant sur le transport des marchandises dispose que "Le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ;
- b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) De l'incendie ;
- d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- e) De grève ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- g) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

- h) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement ;
- i) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises".

Il se dégage de ces dispositions une présomption de responsabilité pesant sur le transporteur maritime puisqu'il est garant des marchandises, de la prise en charge jusqu'à la livraison. En cas de dommage au cours du transport, sa faute est tout au moins présumée, sauf dans les cas d'exonération, d'autant plus que son obligation contractuelle ici est une obligation de résultat et non de moyen. Toutefois, il faut préciser que cette présomption de responsabilité est limitée au moment où la marchandise est sous sa garde. C'est pourquoi il est nécessaire que le réceptionnaire de la marchandise formule ses réserves à la livraison.

#### B : LA PRISE DES RESERVES.

En effet, en cas de recours contre le transporteur maritime, l'assureur peut se voir opposer par celui-là les dispositions de l'article 57 de la loi du 31 Décembre 1966 qui stipule que "En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi, les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement".

Cet article impose au réceptionnaire de la marchandise de prendre des réserves précises à la livraison. Mais on constate d'une part l'ignorance des agents d'exécution aux différents stades de la livraison et d'autre part la défense des intérêts des parties intéressées par leurs préposés.

i) - Généralement les agents d'exécution des accouplements...  
taine chargé de la prise des réserves n'ont pas le niveau d'instruction requis pour la faire valablement et objectivement. Par conséquent ils ne se rendent pas compte de la portée des réserves qu'ils formulent. Par ailleurs, les marchandises sont souvent mal emballées, ils ignorent tout de ce qu'ils ont dit et ne peuvent donc pas être précisés. Cette situation constitue pour l'assureur un danger sérieux d'autant plus qu'il doit évaluer les pertes...

- 1) - Généralement les agents d'exécution des acconiers et transitaires chargés de la prise des réserves n'ont pas le niveau d'instruction requis pour le faire valablement et objectivement. Par conséquent ils ne se rendent pas compte de la portée des réserves qu'ils formulent. Par ailleurs, la marchandise leur étant confiée emballée, ils ignorent tout de sa nature et des risques qui lui sont propres. Cette situation constitue pour l'assureur un handicap sérieux d'autant plus qu'il doit étudier les réclamations sur base des réserves prises aux différents stades. Or peut-il le faire valablement lorsque le contenu même de ces réserves est entaché d'erreurs ? Cela ne saurait aboutir à de bons résultats. Aussi la solution à ce problème résiderait dans la formation des préposés des acconiers et transitaires en matière commerciale, ceci dans le but d'éviter les ambiguïtés et les contradictions dans le libellé des réserves. Car l'assureur qui ne peut s'appuyer sur les fautes des intermédiaires de transport pour rejeter la réclamation de l'assuré, risque d'en être toujours durement éprouvé. Parallèlement à l'ignorance des préposés, il faut évoquer le conflit des intérêts qui oppose les parties intéressées dans un transport maritime.
- 2) - Les intérêts des parties en présence dans le transport maritime, sont le plus souvent opposés, puisque chacune essaie toujours de décliner sa responsabilité. Or les acconiers et les transitaires savent que les réserves vagues sont juridiquement inopérantes. Aussi pour se protéger contre d'éventuelles réclamations, ils se réfugient derrière des réserves sans contenu précis, rendant par ce fait toute recherche de responsabilité impossible. Ils ont d'ailleurs intérêt à le faire puisqu'ils savent que la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime est limitée dans l'espace (du port de chargement au port de débarquement) et dans le temps (de la prise en charge à la livraison). Il y a donc des chances que les dommages surviennent hors de son champ d'action, et surtout que les rudes manutentions sont souvent effectuées par les acconiers et transitaires. Dès lors on peut poser le problème de la crédibilité des pièces constitutives du dossier de réclamation. Quelle foi peut-on leur accorder dans la mesure où elles ne servent qu'à la défense des intérêts de leurs auteurs ? Car pour qu'elles soient utiles à l'assureur, les réserves doivent satisfaire à une double exigence : d'une part être prises dans les délais édictés par la loi, et d'autre part avoir un contenu précis, c'est-à-dire constater, l'état réel dans lequel la marchandise a été réceptionnée. Sinon, dans le premier cas, l'assureur fera jouer sa garantie mais sera débouté dans son recours contre le transporteur ;

tandis que dans le second, aucun recours ne lui sera possible, faute de tiers responsables. C'est une situation inconfortable pour l'assureur d'autant plus qu'il n'a pas un droit de regard sur leurs activités, tout au moins de façon directe. Il faudrait donc exhorter ces auxiliaires de transport à collaborer davantage avec leurs partenaires, en exigeant le maximum d'informations sur la marchandise à eux confiée, au lieu de se camper dans une attitude d'autodéfense qui consiste à poser toujours les problèmes en termes de conflit.

### Section 3 : La limitation de responsabilité du transporteur maritime.

#### A : Les dispositions légales.

C'est une limitation légale, régie par la convention internationale de Bruxelles du 25 Août 1924 et la loi du 18 Juin 1966. Celle-ci dans son article 28 précise que "La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par la marchandise, et par colis ou unité, un montant supérieur à 2 000 FF soit 100 000 FCA... Il n'en est autrement que :

- a) En cas de dol du transporteur ;
- b) En cas de déclafation de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Pareille déclaration fera à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part". Or il arrive souvent que le client ne veuille pas déclarer la valeur de sa marchandise pour des raisons commerciales, puisqu'une marchandise d'une valeur élevée payera un frêt élevé, ce qu'on appelle le frêt ad valorem. Pourtant en cas de perte totale, la valeur de la marchandise sera intégralement remboursée par l'assureur qui, malheureusement ne pourra prétendre qu'à une réclamation de 100.000 FCFA contre le transporteur. Si nous prenons l'exemple d'un transformateur électrique géant, pesant 20 tonnes, d'une valeur de 10 000 000 CFA et contenu dans une seule caisse. Et si l'on suppose que l'assuré a omis de déclarer cette valeur au transporteur, en cas de perte totale de l'appareil, on va aboutir à la situation où l'assureur indemniser la totalité de sa valeur, mais /<sup>sa</sup> réclamation ne pourra excéder 100 000 CFA en vertu de la limitation légale de responsabilité par colis ou par unité. Des notions qui sont en porte à faux par rapport à l'assureur, parce que sans définition précise.

#### B : La notion de colis en droit maritime.

La notion de "colis" qui sert de référence à la limitation de la responsabilité du transporteur recèle une certaine ambiguïté. C'est pourquoi elle donne lieu à plusieurs interprétations lorsque, ni la valeur déclarée

de la marchandise, ni sa description ne figurent dans le connaissement. En se définissant comme unité de charge, le colis peut représenter un container, une palette, une caisse, un carton et même un objet ou un article. Or on sait qu'un container peut charger plusieurs objets ou articles dont la valeur excède 100 000 FCFA. Il est donc souhaitable pour les assureurs et même nécessaire que les assurés prennent l'habitude de déclarer la valeur de leur marchandise, lorsqu'elle est trop élevée, ou de faire figurer dans le connaissement le détail d'un container ou d'une palette parce que ceux-ci ne sont que des modes d'emballages facilitant la manutention de la marchandise. Ce qui épargnera les assureurs de plus d'une difficulté dans l'exercice de leur recours.

#### Section 4 : La prescription annale

##### A : Les dispositions de la loi et du contrat d'assurance

L'article 28 des conditions/<sup>générales</sup> du contrat d'assurance maritime énonce que "Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans dans les conditions prévues à l'article L.172-31 à l'article R.172-6 du Code des Assurances". Cependant l'article 32 de la loi du 28 Juin 1966 stipule que "Toutes les actions contre le transporteur à raison des pertes ou dommages se prescrivent par un an". Bien souvent l'assuré, bénéficiant de la latitude de deux ans que lui accorde le contrat d'assurance, adresse sa réclamation à l'assureur, plus d'un an après la survenance du sinistre, ce qui entraîne inéluctablement la forclusion de l'assureur à l'égard du transporteur. Dans le même sens, il est d'autres cas qui moins extrêmes que le premier, n'en portent pas moins préjudice à l'assureur.

##### B : Le report de prescription :

Il peut arriver que le dossier de l'assuré, bien qu'étant dans les délais réglementaires de la prescriptions annale, parvienne tard à l'assureur. Celui-ci après le règlement, demande un rapport de prescription au transporteur en lui adressant son recours. L'acceptation du transporteur va suspendre la prescription et ouvrir au règlement amiable. Car au cours de la transaction, il pourra y avoir de part et d'autre des concessions, l'assureur pouvant alors exiger

moins de l'intégralité de sa réclamation. Mais si le transporteur oppose un refus à la demande de rapport, l'assureur n'a plus qu'une issue, interrompre la prescription par l'assignation.

C : L'assignation et le règlement judiciaire

L'assignation a pour effet d'interrompre la prescription puisqu'il s'agit d'une action en garantie. C'est l'ultime moyen offert à l'assureur pour préserver ses droits et recours contre le transporteur. Seulement l'opportunité de ce moyen doit être profondément étudiée, au risque de conduire l'assureur à des déboires plus amers. Car si aux frais de justice exposés, s'ajoute le déboutement, il en résultera une situation plus que contristante pour l'assureur. C'est pourquoi avant d'opter pour le règlement judiciaire, il est préférable que l'assureur jauge ses chances d'obtenir gain de cause, les revers de son recours pouvant lui être plus sévères. Sans pessimisme de notre part, nous aimerions attirer l'attention des assureurs maritimes sur l'aspect quelque peu négatif de ce mode de règlement, auquel ils sont souvent malheureusement contraints de faire recours, à cause de la mauvaise volonté des transporteurs maritimes. D'ailleurs la situation n'en sera pas plus brillante lorsqu'il s'agira du problème de l'identification des marchandises.

Section 5 : L'identification des marchandises

A : Les dispositions de la loi du 31 Décembre 1966.

Les dispositions de l'article 35 de la loi du 31 Décembre 1966 portant sur le connaissement indiquent que celui-ci doit indiquer entre autres mentions :

- a) Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

- b) Suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids ; tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;
- c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises". A ce propos il faut faire état d'une clause d'exonération que les transporteurs ont toujours insérée dans leur connaissement et qui précise que "le transporteur et le capitaine déclinent toute responsabilité pour les erreurs d'acheminement et de livraison ou les retards à la livraison, imputables à une insuffisance ou une erreur de marque ou des colis". L'assureur très souvent n'échappe pas à cette exception.

B : Les restrictions insuffisantes de l'article 6 des conditions générales

L'article 6 des conditions générales faisant accepter aux assureurs les conséquences juridiques et commerciales des clauses du connaissement, cite limitativement les clauses de transport auxquelles les assureurs restent étrangers. Ce sont les clauses illégales, celles relatives aux risques non couverts par la police d'assurance et enfin les conséquences découlant de la déclaration "sciemment inexacte de l'assuré sur la nature et la valeur des marchandises". Le cas des erreurs provenant d'une insuffisance ou mauvaise identification des marchandises n'étant pas cité, l'assureur remboursera le montant du dommage, sans pour autant prétendre à un recours contre le transporteur, parce que l'assuré n'aura pas respecté les dispositions citées au paragraphe précédent. Malgré cette difficulté, les assureurs appliquent les clauses du contrat d'assurance de manière laxiste. Ils tiennent les assurés quitte des conséquences souvent graves, que peuvent entraîner ces erreurs considérées à tort ou à raison comme secondaires et imputables à une identification insuffisante de la marchandise. Nous évoquerons enfin le problème de la compétence territoriale qui, sans être très fréquent, n'en est pas moins important.

Section 6 : La compétence territoriale.

C'est un problème qui se pose surtout lorsque les compagnies de navigation spécifient expressément dans leurs connaissements, les tribunaux à saisir pour les litiges où elles sont impliquées. Or compte tenu du caractère international du commerce maritime et de la prédominance dans le transport par mer des pavillons étrangers, les assureurs se trouvent dans l'inconfortable obligation de s'adresser aux tribunaux situés dans d'autres pays, voire d'autres continents pour exercer leurs recours. Ceci sur le plan pratique, les incommode et même les pousse parfois à abandonner l'exercice de certains recours eu égard aux dépenses qu'ils peuvent provoquer.

Pour conclure, nous aimerions rappeler que nous n'avions pas la prétention de présenter le règlement du sinistre vu de la SOCAR comme un modèle, encore moins nous ne pouvions, dans le cadre de ce rapport, faire l'inventaire des difficultés que soulève le sinistre en assurance maritime, tant le domaine est vaste. Notre seule intention était d'essayer de décrire notre expérience sur le règlement du sinistre sur facultés maritimes, et d'attirer l'attention des assureurs sur une situation qui, nous le pensons, les mine insidieusement.

En effet la position des assureurs maritimes nous paraît assez compromettante dans le commerce maritime, compte tenu d'une part de l'exigence déontologique qu'ils doivent satisfaire à savoir vendre la sécurité aux assurés, et d'autre part la rudesse des droits et actions que leur donne la subrogation contre un transporteur maritime dont le statut constitue un véritable rempart juridique. Nous avons constaté que l'assureur maritime, bien que n'ayant aucune qualité pour intervenir dans le contrat de transport, doit malheureusement en subir les conséquences ; conséquences qui découlent de la non observation par l'assuré des obligations contractuelles. Aussi, pour pallier cette carence de leurs partenaires, les assureurs peuvent envisager la formation et l'information des assurés en matière commerciale et surtout dans le commerce maritime. L'essentiel de cette tâche visant à leur faire saisir les retombées juridiques de leurs erreurs, négligence ou manquement dans l'exécution du contrat

de transport. C'est une solution qui requiert beaucoup de patience, il faut l'avouer, pour atteindre des résultats absolument meilleurs ; mais nous pensons que sans être une solution miracle, elle pourrait tout de même améliorer sensiblement le sort des assureurs en atténuant les effets néfastes de la subrogation, tout au moins en partie.

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

PREAMBULE

PREMIERE PARTIE : LE REGLEMENT DU SINISTRE SUR FACULTES

CHAPITRE I : LA GESTION TECHNIQUE ET FINANCIERE DU DOSSIER  
SINISTRE.

<u>Section 1</u> : Conditions de forme.....	5
<u>Section 2</u> : Conditions de fond.....	6
<u>Section 3</u> : L'évaluation du sinistre et la fixation de l'indemnité.....	7
<u>Section 4</u> : L'établissement des pièces de règlement.	8

CHAPITRE II : LA SUBROGATION.

<u>Section 1</u> : Le principe des assurances de dommages..	9
---	---

DEUXIEME PARTIE : L'EXERCICE DU RECOURS ET SES IMPLICATIONS.

CHAPITRE I : LE RECOURS

<u>Section 1</u> : Son fondement.....	12
<u>Section 2</u> : Les tiers responsables.....	13
<u>Section 3</u> : L'objet de la réclamation.....	14

CHAPITRE II : LES IMPLICATIONS.

<u>Section 1</u> : Situation du contrat d'assurance..... par rapport au contrat de transport.	15
<u>Section 2</u> : La présomption de responsabilité et la prise des réserves.....	16
<u>Section 3</u> : La limitation de responsabilité du transporteur maritime.....	19
<u>Section 4</u> : La prescription annale.....	20
<u>Section 5</u> : L'identification des marchandises.....	21
<u>Section 6</u> : La compétence territoriale.....	23