

L'ASSURANCE TRANSPORT / FACULTES

INTRODUCTION GENERALE

1-Historique

Le développement du transport a permis l'essor des échanges de l'économie internationale car les opérations de commerce international ont pour objectif essentiel la recherche de bénéfices en stimulant les activités d'importation et d'exportation de biens. Le commerce international implique nécessairement des déplacements des marchandises qui les exposent à des risques de plus en plus importants suivant leur nature, leur valeur, l'emballage, le conditionnement et le mode de transport utilisé.

Le premier et le plus ancien mode de transport est la voie maritime pour ne pas dire par voie d'eau (mer ou fleuve). Toutefois l'existence de risques étant quasi permanente, le besoin de sécuriser les marchandises pendant toute la durée du transport devient indispensable.

La naissance de l'assurance trouve son origine dans le développement du transport notamment du transport maritime qui a favorisé l'émergence des autres modes avec le développement des axes routiers, ferroviaires et aériens.

Par ailleurs les ports sont devenus des centres d'échanges et d'éclatement de cargaison vers l'intérieur du territoire voire la sous région. Le transport maritime, de par son importance tirée de la capacité grandissante des navires mais également du coût du fret, englobe les transports complémentaires dans son domaine d'activité, donnant ainsi au **connaissance** la prépondérance sur tout autre contrat de transport. Cette position est renforcée par le concept de **transport multimodal** qui est la succession de plusieurs modes transports organisées en vue de déplacer les facultés jusqu'à leur livraison. La responsabilité du transporteur devient permanente car elle débute dès la prise en charge des marchandises et continue même en cas de rupture de charge en un point quelconque de transit et surtout en cas de transbordement.

Cela consacre **le principe de l'unité et de la continuité de la garantie du transporteur.**

La prépondérance du transport maritime s'explique également par son histoire, Déjà les acteurs de la mer et les propriétaires de marchandises se préoccupaient de la bonne arrivée des facultés et des embarcations appelées CORPS. C'est ainsi que fut créée la mutualité des risques permettant l'indemnisation des armateurs et des marchands qui venaient à perdre leurs marchandises au cours du trajet suite à un événement de mer.

Cette idée se retrouve dans des textes anciens tels que le THALMUD de BABYLONE (golfe persique) mais également le NAUTICUM FOENUS romain selon lequel l'armateur recevait avant le départ les capitaux qu'il aurait reçu en cas de réalisation de sinistre. L'investisseur faisait le pari sur le sort et n'obtenait remboursement qu'en cas de bonne arrivée du navire, il percevait alors le capital investi et les intérêts.

Ce procédé fait penser que c'est l'ancêtre du **PRET A LA GROSSE AVENTURE** qui adopté les principe identique dont les intérêts sont exorbitants ce qui entraîné son interdiction par le **Pape GREGOIRE IX en 1237.**

A la suite de cette décision, il s'est développé des clubs, ligues et chambres d'assureurs qui constituaient des sources de renseignements permettant aux assureurs de se partager les risques les plus importants .Le club le plus célèbre est celui d'Edouard LLYOD sis TOWER STREET à LONDRES dont le groupe existe encore de nos jours.

Les hommes ont par ailleurs un cadre juridique dont l'illustration est consacrée par la rédaction du recueil intitulé le CONSULAT DE LA MER et plus tard le GUIDANCES ET USAGES DES MARCHANDS.

Cependant le texte qui organisa l'activité commerciale par mer, l'assurance maritime et le transport maritime est l'**ORDONNANCE DE COLBERT.** Ces dispositions vont influencer sur les textes relatifs au transport (conventions internationales, lois internes), au droit commercial et à l'assurance transport.

2 – Cadre Juridique de l'Assurance Transport

L'assurance transport se développe dans un contexte juridique régi par un ensemble de textes tels que :

- le code de la Marine Marchande et de la Pêche Maritime du Sénégal (chapitre VII section I ART. 399 à 464 loi n°62 – 32 du 22 MARS 1962 modifiée mais non encore promulguée).
- le code des Douanes (loi n°87 – 47 du 28 Décembre 1987)
- les règles de HAMBOURG du 31 Mars 1978 ratifiées par le Sénégal le 13 Mars 1986 qui mettent en place le système de responsabilité du transporteur
- la loi n° 83 – 47 du 18 Février 1983 portant obligation d'assurance
- le décret n°83- 1201 du 24 Novembre 1983 instaurant la domiciliation de l'assurance sur le territoire national.

a)La Responsabilité du Transporteur

► Le transport maritime

Il faut rappeler que la convention de BRUXELLES du 24 Août 1924 avait unifié les règles en matière de connaissance et mettait en place le système de la responsabilité fondée sur la présomption de responsabilité. Il reste que le transporteur est débiteur d'une obligation de résultat qui débute de la remise des marchandises à la livraison entre les mains du destinataire.

Elle consacrait également une limitation de responsabilité exprimée par colis fixée à **100 LIVRES STERLING VALEUR OR** .La perte de la convertibilité de la livre a entraîné tout un désordre quant au régime de responsabilité.

Les règles de VISBY du 23 Février 1968 interviennent avec l'essor de la conteneurisation. L'existence de la clause conteneur permet alors au chargeur de réclamer l'indemnisation par colis mis à l'intérieur du conteneur ou composant la palette si le colis est énuméré au

connaissance, la limite de 100 Livres **est portée à 1000 Francs Poincaré**. Le chargeur peut également réclamer **30 Francs Poincaré par KG**.

La dernière limitation prévue par le protocole entré en vigueur en 1977 a été fixée en 1979 à **666,67 DTS** (droit de tirages spéciaux) **par colis ou unité et 2DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées** (DTS est une norme monétaire du FMI (estimé au 26 /05/93 à 369,90 FCFA).

Parallèlement à la limitation de responsabilité, il existe les cas d'exonération suivants : l'innavigabilité du bâtiment, la faute nautique du capitaine, vices cachés du navire, fait non imputable au transporteur, grèves, arrêt de travail, incendie, vice propre de la marchandise, déchets de route, faute du chargeur, actes d'assistance,

Les **REGLES DE HAMBOURG du 31 Mars 1978** est un compromis sur trois (3) points : le fondement de la responsabilité du transporteur maritime, les limites de responsabilité, la déchéance du transporteur à limiter sa responsabilité.

Du point de vue son étendue, les règles s'appliquent à tous les documents et non plus seulement au connaissance maritime, par ailleurs elles s'étendent sur toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur. Il reste par ailleurs responsable des dommages et pertes et du retard à moins qu'il apporte la preuve que les mesures raisonnablement prises ne pouvaient permettre d'éviter l'évènement.

Seuls deux (2) cas d'exonération sont retenues à savoir l'incendie et l'avarie commune.

Les règles prévoient également de limitations de responsabilités comme les précédentes et fixent le montant à **835 DTS par colis ou unité de charge et 2,5 DTS par kilo**. Le comportement du transporteur fait sauter les limitations à savoir la faute intentionnelle et la faute inexcusable.

L'ayant droit peut exercer une action directe contre le transporteur substitué au commissionnaire de transport mais sans cumul d'indemnité.

La procédure des réserves est modifiée en ce qui concerne les dommages non apparents , le délai est porté à 15 jours et la prescription de l'action est passée à **deux (2) ans**.
Tout Etat contractant devra dénoncer la convention de 1924 en matière de connaissance.

► Le transport aérien

Depuis la loi du 2 Mars 1957 les transports intérieurs sont soumis à la convention de **VARSOVIE 1929** modifiée par le protocole de **LA HAYE du 28 Septembre 1955**. Le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant que les mesures nécessaires ont été prises ou qu'il était impossible de les prendre ou bien que le lésé a commis une faute.

Le **protocole de MONTREAL** limite la responsabilité à **17 DTS par kilo de poids brut** (emballage compris) **manquant ou avarié** avec déplafonnement en cas de faute intentionnelle ou inexcusable mais également en cas de déclaration d'intérêt à la livraison ou déclaration de valeur.

Les réserves doivent être prises immédiatement pour les dommages apparents et dans les 15 jours après livraison des marchandises et 7 jours après livraison des bagages. Les actions se prescrivent par Deux (2) ans.

► Le transport ferroviaire international

Il est régi par la **convention de BERNE (CIM) du 14 Octobre 1890** modifiée par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) régulièrement révisée depuis 1989 et 1990 .

Cette convention retient la présomption de responsabilité du transporteur assortie de cas d'exonération tels que la faute du réclamant, le vice propre de la marchandises, la force majeure ;la défectuosité de l'emballage, chargement défectueux de la part de l'expéditeur, transport effectué en wagon découvert....

La convention prévoit une **limitation de responsabilité de 17 DTS par kg de masse brute manquante** avec dé plafonnement des limites de responsabilité en cas de faute lourde ou dol.

b)La Responsabilité du Transporteur dans le transport multimodal

La convention **de GENEVE de 1980 sur le TRANSPORT MULTIMODAL** Elle est relative au transport de marchandises d'un point à un autre incluant des modes de transport maritime, fluvial, aérien, terrestre.

Elle Supplée ainsi à la carence des textes, car chacun ne réglait que les litiges relatifs au mode de transport le concernant. Cette convention régit le transport est effectué au moins par deux (2) modes différents entre deux (2) Etats.

L'intérêt de cette convention réside dans l'émission d'un document bout en bout combinant les différents moyens de transport et sur la responsabilité unique de l'entrepreneur de transport multimodal (ETM). Ces règles pour leur entrée en vigueur requièrent la ratification de 30 Etats.

Le principe de la responsabilité repose sur la présomption de faute, l'ETM est responsable non seulement de ses actes que ceux de ses préposés ou mandataires.

Si le transport comprend un trajet maritime ou fluvial, la limite est fixée à **2 DTS par kilo** ou **666,666 DTS par colis**.

Par contre s'il ne comprend pas un trajet maritime, le est fixé à **8,33 DTS par kilo sans limitation de colis**.

La convention offre la possibilité d'appliquer la règle de localisation, aussi l'indemnisation se fait sur la base de la convention internationale ou la loi nationale si elle est plus favorable que la convention sur le transport multimodal.

Les actions de responsabilité doivent être entamées dans les deux (2) ans mais le réclamant doit adresser une notification écrite dans les six (6) mois après la livraison des marchandises.

LA GESTION DES RISQUES DU TRANSPORT

Il s'agit d'analyser et d'identifier les risques générés par le transport de matériels ou de marchandises. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie de gestion des risques de l'entreprise.

a) Le Mode de Transport

Il s'agit d'étudier les risques en fonction des modes de transport utilisé ainsi que les risques pouvant survenir pendant le transport. Selon Jean – Patrick MARCQ, les statistiques mondiales estiment que :

- 43 % des dommages sont dus à la manutention, au stockage, à l'arrimage.
- 21% proviennent du vol ou du chapardage.

● **Le transport maritime** : l'appréciation prend en considération des forces dynamiques due au transport maritime et autres risques :

- Les risques de navigation : naufrage, échouement, collision, abordage
- Les variations de températures entraînant des dommages aux marchandises,
- La disparition ou enlèvement de marchandises en pontée par les vagues
- Les encombrements portuaires engageant des délais prolongés de stockage
- Les frais d'avarie commune

L'influence de l'accélération de la pesanteur (G) sur la masse (M) aussi elle peut s'exercer au port pendant les manutentions de conteneur ou une manipulation brutale avec un chariot élévateur et les manipulations portuaires, au portique et au passage dans les glissières des cales de navire.

En cours de navigation, il s'agit des roulis, tangage

● **Le Transport Aérien**

Il s'agit de risques particuliers au transport aérien, telles que accélération ou décélération, les inclinaisons au cours des atterrissages, décollages, changements de cap, les turbulences et trous d'air, incendie, collision, écrasement d'avion.

Généralement ce sont les manipulation multiples et le séjours dans les entrepôts de l'agent de Handling, la mise sur palette avion, la mise à bord des marchandises ainsi que les pré acheminements qui sont responsables des dommages constatés.

● **Le Transport ferroviaire**

Il faut tenir compte des coups de freinage, les chocs liés aux opérations de constitution de s trains, balancement dans les courbes ou lors des passages des aiguillages, les vibrations et secousses pendant les déplacements du train, les déraillements.

Ex : un wagon roulant à 7 km /h et s'arrêtant à 40 cm fera subir à une charge de 200 kg une force horizontales équivalente à 5 fois son poids.

● **Le Transport Routier**

Les risques peuvent avoir pour origine, les freinages, les accélérations, les opérations d'attelage sources de chocs parfois brutaux, les vibrations.

Pour comprendre l'impact des vibrations et forces dynamiques, l'exemple d'une imprimante sur roulettes posée à même le sol d'un camion passant à 60 Km /h sur un passage à niveau, verra son poids multiplié par 8 pendant quelques secondes.

b) les Risques Communs à tous les Modes de Transport

- La manutention, stockage, l'arrimage, ce sont les opérations pouvant intervenir pendant le chargement, déchargement des marchandises mais les risques peuvent être consécutif à de fausses manœuvres ou défaillance des appareils de levage (grue, chariot...)

Les risques peuvent survenir lorsque les équipements du port sont inadaptés ou insuffisants ou dus à l'inexpérience du personnel chargé de la manutention.

Le poids trop importants des colis ou palettes empilés les uns sur les autres ou colis lourds posés sur des colis légers.

Ces opérations sont à l'origine de l'écrasement des colis en fond de pile. Cela peut être due à une déclaration erronée de poids dans le but d'économiser du fret.

- L'eau : les avaries sont dues à la mouille par eau douce ou de mer (pluie, orage, tempête, mer agitée).

Ces dommages résultent généralement de défaut d'étanchéité, fuites, perforations de conteneur.

- Les dégâts par eau entraînent aussi une condensation de l'air ou buée de cales favorisée par la température des cales, l'humidité de l'air, à une ventilation insuffisante et l'on voit l'apparition de moisissures

- Le vol : il faut entendre vol partiel ou total du contenu consécutif à l'effraction sur les colis, emballages. Le cas extrême est le détournement de colis, de palettes, conteneurs.

- La contamination des marchandises provient soit de matières résiduelles ou d'odeur d'une expédition antérieure, soit de marchandises incompatibles chargées dans le même conteneur ou cales, pouvant conduire à des réactions chimiques entre les marchandises.

- L'incendie, l'explosion ont des origines diverses mais ils peuvent être liés à la friction de ferraille, de combustion spontanée (chaleur, réaction chimique), émanation de fumée qui altèrent les marchandises, l'incendie du moyen de transport.

- Les risques de guerre, émeutes, mouvements populaires, conflits sociaux ou politiques : Ces événements peuvent bloquer la marchandises au port, sur un quai, ou causer la destruction des facultés transportées.

Les risques de guerre peuvent provenir d'un de guerre lui-même ou d'attentats ou actes de terrorisme (la destruction des deux tours en est l'illustration)

La perte de conteneur suite à un fait de guerre a un impact économique négatif quand on sait que la valeur moyenne de marchandises qui y sont contenues peuvent atteindre 200 000 à 250 000 selon J. Patrick LEMARCQ.

Par ailleurs la grève des dockers ou personnel du port entraîne une immobilisation du navire, exposant les marchandises au vol, ou au pourrissement des denrées périssables.

Ex : un camion de 20 T poisson pour une valeur de 32 000 Euros est bloqué par une manifestation imprévue à la frontière. Les manifestants ont renversé le camion entraînant des avaries importantes considérées comme une perte totale par l'expert.

c) Les Risques liés à la Nature de la Marchandise

NOTION DE FACULTES

Facultés ou marchandises transportées

Le mot **facultés**, propre à l'assurance maritime désigne **toute marchandise** susceptible d'être expédiée, transportée et assurée.

Son correspondant en anglais est le mot **cargo**.

Traditionnellement, on entend par **facultés** tous les biens marchands transportés par voie maritime, c'est-à-dire les marchandises proprement dites, matières premières ou produits manufacturés, mais également les **valeurs** telles que métaux et objets précieux, objets d'art et titres de toute nature ainsi que les bagages.

A l'origine, cette expression recouvrait tout ce que le capitaine d'un navire avait la **« faculté »** de charger à bord de son navire.

Par extension ce mot s'applique aux marchandises non seulement transportées par voie maritime mais aussi au cours des transports accessoires par voie terrestre, fluviale ou aérienne.

Aujourd'hui, dans le langage courant, sont utilisées indifféremment les mots **facultés** et **marchandises transportées**.

REGLES COMMUNES AUX ASSURANCES FACULTES

L'assurance des marchandises, ou **assurance facultés**, concerne les marchandises transportées par voie maritime, terrestre, aérienne et fluviale.

Ces marchandises peuvent être de toutes natures :

- matières premières (minerais et charbon, hydrocarbures, bois, produits chimiques pulvérulents ou liquides, gaz liquéfié...);
- denrées agro-alimentaires (céréales, viandes, fruits, riz, sucre...);
- produits manufacturés et matériels d'équipement;
- fournitures d'ensembles industriels (du micro-ordinateur à la cuve de réacteur de 520 tonnes...).

Toutes ces marchandises, quelles que soient leur nature, leur emballage, leur destination, sont exposées à des risques multiples lors de leur voyage.

D'après leur cause, les risques sont classés :

- en risques ordinaires* transports ;
- en risques exceptionnels (guerre, guerre civile, émeute, grève, sabotage, terrorisme.) très fréquents à notre époque, souvent troublée, dans toutes les parties du monde, par des conflits politiques ou sociaux.

■ Avaries particulières

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise assurée en cours de transport.

Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir :

au cours du transport proprement dit et résulter :

- soit d'événement dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (nauffrage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou d'avion, etc.) ;
- soit d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol, etc.

au cours des manutentions (chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.), principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.)

■ Avaries-frais et dépenses diverses

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner divers frais (avaries-frais) exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle, ou d'en limiter l'importance, ou encore de permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou terminé ailleurs qu'au point prévu de destination. Par exemple, les dommages subis par une machine peuvent avoir pour conséquence d'obliger l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine, à la réparer ou reconditionner et à la renvoyer à son acheteur, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition souvent élevés.

■ Avaries communes

Elles constituent un risque spécial aux transports maritimes et, dans certaines conditions, aux transports fluviaux (en France, sur le Rhin et la Moselle). Bien des importateurs et des exportateurs ignorent qu'ils y sont exposés ou n'en mesurent pas l'importance. Or, ce risque est susceptible d'entraîner pour eux des pertes et des frais élevés.

L'avarie commune résulte d'une pratique fort ancienne. Elle est régie par les [Règles d'York et d'Anvers](#) dont la dernière révision date de juin 2004.

Sommairement, lorsque pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un **sacrifice raisonnablement consenti** ou à **engager une dépense extraordinaire**, et que ce sacrifice ou cette dépense a un résultat utile, la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une avarie commune. Le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés.

POLICES D'ASSURANCE FACULTES

a) Eléments composant la Police d'Assurance Facultés

■ **Police**

Le Code des assurances exige que les contrats d'assurances transports, maritime, fluvial, terrestre, aérien, soient rédigés par écrit.

On appelle **police** le document qui prouve l'échange des consentements et contient l'énumération des conditions de l'assurance et la liste des objets assurés.

Il existe, en France, des polices modèles de " facultés " selon les différents modes de transports.

Ces modèles de polices qui contiennent les conditions générales peuvent être modifiés par des conditions particulières dérogatoires ou complémentaires. En cas de contradiction entre les clauses figurant dans les polices proprement dite et les conditions particulières, ces dernières priment les autres. Les conditions particulières peuvent elles-mêmes être constituées, en tout et en partie, par des **clauses additionnelles**, dont les modèles ont été mis au point par le Marché français.

La police peut être établie à personne dénommée. Elle ne profitera alors qu'à cette personne, sauf accord entre assureur et assuré, le changement de bénéficiaire devant faire l'objet d'un avenant de transfert. Dans la plupart des cas, la police est conclue **pour le compte de qui il appartiendra**. Elle peut être transmise, sans formalités, en même temps que la propriété de la marchandise. L'assureur, en cas de sinistre, indemniserà alors le porteur de la police et des pièces justificatives.

S'il y a cumul d'assurances - c'est-à-dire si une même marchandise est assurée par deux ou plusieurs polices - et que la valeur d'assurance totale dépasse la valeur réelle de la marchandise assurée, chacune des polices produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

■ **Avenants**

Si l'assurance couvre une seule marchandise pour un voyage déterminé (**police au voyage**), c'est la police elle-même que l'assuré remet à l'assureur avec le dossier de réclamation.

Dans le cas le plus fréquent où les marchandises sont assurées par application à une **police d'abonnement**, l'assuré ne peut se défaire de la police qui ne justifierait d'ailleurs pas qu'une marchandise donnée ait été assurée. Aussi l'assureur lui délivre-t-il, pour chaque expédition, un document appelé **avenant de banque** ou **avenant documentaire** qui est demandé par les banques pour toute opération de crédit documentaire.

Cet avenant est en fait un extrait succinct de la police, qui comporte tous les renseignements permettant de bien identifier la marchandise (nature, quantité, destination, etc.), atteste qu'elle a été assurée, indique la valeur d'assurance et rappelle sommairement les principales conditions de l'assurance.

L'avenant **de banque** ou **avenant documentaire**, encore appelé **avenant de délégation** lorsqu'il s'agit de déléguer l'assurance à l'acheteur de la marchandise, porte la signature de l'assureur. Il est délivré en plusieurs exemplaires, mais, pour éviter que l'assureur ne soit exposé à payer deux fois l'indemnité, il est précisé que l'avenant portant la mention " premier exemplaire original " servira seul de titre original d'assurance. Les pertes ou avaries ne seront donc payées qu'entre les mains du porteur dudit " avenant original " .

Il existe d'autres avenants ayant des objets différents:

- **avenant de convention**, qui modifie les clauses de la police originale ;
- **avenant de transfert**, qui change le titulaire d'une police à personne dénommée ;
- **avenant de ressortie de prime**, sur lequel sont simplement décomptées les sommes que l'assuré doit à l'assureur pour les applications d'aliment faites à la police.

■ Certificats d'assurance

Indépendamment de la police et des avenants, il existe des certificats d'assurance qui attestent qu'une marchandise a été assurée en application à une police d'abonnement.

Ces documents, utilisés dans le cadre d'une opération de crédit documentaire, présentent la même utilité que les avenants de banque auxquels, dans la pratique, ils se substituent d'ailleurs de plus en plus.

En cas de contradiction entre les clauses de garantie figurant sur la police (conditions générales et conditions particulières) et celles mentionnées sur le certificat d'assurance, ces dernières priment les autres.

b) Types de Polices d'Assurance Facultés

Le Marché sénégalais a une longue expérience de l'assurance des marchandises transportées et il a mis au point des [polices et clauses facultés](#) bien adaptées aux besoins des industriels et des commerçants.

Ceux-ci peuvent choisir entre trois types principaux de polices :

- **La police au voyage** pour des expéditions occasionnelles.
- **La police à alimenter** pour l'exécution de marchés comportant des expéditions échelonnées.

- **La police d'abonnement** ou **police flottante**, particulièrement bien adaptée aux besoins des industriels et commerçants, généralement utilisée par les exportateurs et importateurs

■ **Police au voyage**

Depuis de nombreuses années, le Marché français de l'assurance maritime met à la disposition des assurés un contrat qui peut être utilisé pour cette garantie. Cette police couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus. Le risque est bien délimité.

■ **Police à alimenter (quantum déterminé, durée indéterminée)**

Elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une police **à alimenter**, dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

■ **Police d'abonnement ou police flottante (quantum indéterminé, durée déterminée)**

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur,

- en principe, quels que soient les marchandises, les modes de transports et les lieux de départ ou de destination,
- ou parfois, dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

Particulièrement adaptée aux besoins des sociétés qui importent ou qui exportent fréquemment des marchandises de nature variée en provenance ou à destination de pays différents, elle est d'un usage courant.

La **police d'abonnement** couvre automatiquement toutes les expéditions de l'assuré, sans qu'il ait à faire de déclaration préalable, ni connaître les envois effectués par ses préposés ou mandataires. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs.

Il lui suffira de déclarer ensuite, dans le délai convenu, **en aliment** à sa police, à l'aide d'un carnet à souches, toutes les expéditions faites pour son compte.

La **déclaration d'aliment** ne fait pas naître l'engagement de l'assureur, elle régularise cet engagement qui lui est préexistant.

La police d'abonnement est renouvelable d'année en année par tacite reconduction, les deux parties ayant en principe la possibilité de la résilier sous préavis d'un mois.

Cette police a donc des avantages pratiques considérables : absence de formalisme, automaticité, économie de temps et de frais. Ces avantages impliquent évidemment pour l'assuré

l'obligation d'affecter à la police la totalité de ses expéditions. A défaut, les assureurs sont en droit de résilier la police et de réclamer des pénalités dont les bases sont fixées dans le contrat d'assurance.

L'engagement des assureurs - qui garantissent automatiquement les marchandises expédiées sans les connaître - est limité à un **plein** fixé par la police, c'est-à-dire à une valeur maximum convenue par expédition et par navire.

Conçue pour satisfaire les besoins très variés du commerce international, la police d'abonnement comporte de nombreuses modalités d'application permettant de l'adapter aux situations et aux circonstances particulières. À cet égard, il convient de mentionner les **contrats au chiffre d'affaires** dont l'usage s'est généralisé dans le cadre des polices d'abonnement.

Il existe également à l'usage des compagnies de navigation, commissionnaires de transport et transitaires, etc., des polices d'abonnements établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

Cette police, dite **tiers chargeurs**, est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique. En effet, l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

PRIMES D'ASSURANCE

■ **Taux de la prime**

Les polices indiquent le taux de prime convenu entre l'assureur et l'assuré. Cette prime est généralement un pourcentage de la valeur assurée. Il n'y a pas de barème de prime de référence.

Pour déterminer ce taux, l'assureur tient compte de nombreux paramètres, dont :

- nature et poids de la marchandise, emballage et encombrement ;
- voyage lui-même ;
- moyens et conditions de transports utilisés (navire pour le transport maritime) ;
- conditions de l'assurance (étendue de la garantie, montant des franchises éventuelles, etc.) ;
- mesures de préventions adoptées.

La prime peut être assortie de surprimes dans le cas d'extensions apportées à la garantie de la police (garantie de risques habituellement exclus, prolongation de la durée normale du voyage, etc.)

■ **Paiement de la prime**

La prime est payable à l'assureur dans la monnaie prévue dans la police.

1. La prime est payable au comptant dès la prise d'effet des risques.

Généralement, elle est payable :

- pour les **polices au voyage**, dès le moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte (arrêté de risques) dans lequel cette prime est ressortie.
- pour les **polices d'abonnement**, à partir de l'émission de l'avenant dans lequel elle est ressortie. Elle n'est due que sur les expéditions réellement effectuées. Pour ces polices, un seul et même avenant régularise souvent toutes les déclarations d'aliment d'une période (mois, trimestre...). La police d'abonnement et la police à alimenter étant des contrats de fidélités, le délai de paiement est convenu entre les parties dans un esprit commercial.

2. L'entrée en vigueur du contrat d'assurance n'est pas subordonnée au paiement de la prime :

- **police au voyage** : le contrat entre en vigueur dès que l'accord des parties est effectif ;
- **police à alimenter** et **police d'abonnement** : les marchandises sont sous garantie de l'assureur et par le seul fait de leur mise en route. La déclaration d'aliment envoyée ultérieurement à l'assureur n'est qu'une régularisation. En raison des délais d'établissement et d'envoi des déclarations d'aliment et des avenants de ressorties de primes, il arrive fréquemment que les risques soient terminés ou près de l'être lorsque la prime est réclamée à l'assuré.

VALEUR ASSURÉE

■ Comment la déterminer ?

Au moment de la souscription, s'il s'agit d'une **police au voyage** ou de la **déclaration d'aliment**, l'assureur prend en considération la valeur fixée par l'assuré, sans discussion ni demande de justification. C'est sur cette valeur que sera calculée la prime due par l'assurée.

La valeur assurée, **en matière de facultés**, doit correspondre à la **valeur réelle** de la chose assurée, c'est-à-dire à la valeur de marché de celle-ci éventuellement majorée du bénéfice escompté par l'opérateur commercial. Contrairement aux dispositions de la police sur " Corps ", l'assurance " Facultés " ne connaît pas la notion de valeur agréée.

L'assurance en **augmentation de valeur** ne doit ni ne peut modifier cette analyse, car une telle assurance est contractée, soit pour tenir compte des hausses successives de la marchandise pendant son transport sur les marchés internationaux, soit pour tenir compte des ventes successives intervenues pendant le cours de l'assurance.

L'assuré est donc théoriquement libre de fixer cette valeur comme il l'entend, mais il doit le faire à bon escient et ne pas perdre de vue les principes suivants :

- **L'assurance transport est une assurance de chose**. Seuls sont assurés les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises, les frais exposés en substitution de ces dommages et pertes, les frais

exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, hors les cas de défaillance financière des intervenant au transport, la contribution aux avaries communes en assurance maritime et les frais et honoraires des experts et des commissaires d'avaries.

Cette assurance ne garantit ni les dommages causés par les marchandises assurées, ni la responsabilité, quel qu'en soit le fondement, ni les conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré.

- **L'assurance a un caractère indemnitaire.** C'est un principe général et absolu posé par la loi : l'assurance ne doit, en aucun cas, être pour l'assuré l'occasion de percevoir une indemnité supérieure à ce qu'il aurait encaissé si le transport s'était passé normalement. Il importe donc que l'assuré détermine avec soin la valeur à assurer pour pouvoir être indemnisé en cas de sinistre à hauteur du préjudice qu'il aura effectivement supporté.

Les conditions générales des polices types donnent quatre possibilités de détermination de la valeur à assurer, à savoir :

- prix de revient des marchandises à destination, majoré du profit espéré ;
- valeur à destination à la date d'arrivée, selon les cours usuellement publiés (cours fixés par les Pouvoirs publics, les groupements qualifiés ou, à défaut, les courtiers assermentés ;
- valeur stipulée par le contrat de vente, si l'assuré est le vendeur ;
- valeur de remplacement pour les objets manufacturés.

L'assureur peut, lorsqu'il est saisi d'une réclamation, demander la justification de la valeur réelle de la marchandise.

- Si l'assuré justifie que la valeur assurée a été déterminée conformément à l'une des possibilités a), b) et c) ci-dessus, l'assureur ne la contestera pas et la prendra donc comme base de l'indemnisation.
- Si l'assuré ne peut pas justifier le montant du profit espéré, la valeur assurée sera égale au prix de revient de la marchandise à destination, majoré forfaitairement de 20% (quotité de surévaluation autorisée).
- Si l'assuré a demandé la garantie de la valeur de remplacement (possibilité d) ci-dessus), il devra justifier du remplacement effectif des objets endommagés, en produisant les factures correspondantes.

NB - L'assureur, sauf en cas de perte totale, comparera la valeur de la marchandise en état d'avarie à sa valeur en état sain au lieu de destination, pour évaluer la perte subie et dégager le taux d'avarie. Mais ce taux d'avarie, il l'appliquera, pour l'indemnisation, non pas à la valeur réelle de la marchandise à l'état sain, mais à la valeur assurée fixée par l'assuré. Compte tenu de l'application de la règle proportionnelle, ce dernier a donc intérêt à s'assurer pour une valeur suffisante.

■ Réévaluation au cours du contrat

Si, pendant la période d'exécution de la police, l'assuré considère que la valeur réelle de la marchandise est devenue, pour quelque raison que ce soit, supérieure à la valeur d'assurance, il peut demander à l'assureur de relever cette valeur. Ce relèvement, s'il est accepté par l'assureur, est opéré par la signature d'un **avenant en augmentation de valeur**, à condition que l'assuré n'ait pu avoir connaissance d'un événement avant de demander le relèvement de cette valeur.

Mesures A prendre en cas de Dommages

En cas de pertes et dommages, le réceptionnaire de la marchandise doit :

- prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages ;
- faire établir un constat dans le délai imparti dans la police ;
- veiller à la conservation des recours contre tous les tiers éventuellement responsables.

De façon générale, le réceptionnaire trouvera à destination le concours d'un représentant des assureurs, expert..

■ Mesures à prendre pour éviter l'aggravation des dommages

La plupart du temps, il s'agit de précautions élémentaires qui doivent être prises par le réceptionnaire ou par son représentant et qui relèvent du simple bon sens.

Le réceptionnaire ou son représentant doit agir spontanément sans qu'il soit nécessaire de prendre l'accord de l'expert. Il est élémentaire, par exemple, de protéger contre la pluie des marchandises qui s'y trouvent exposées par suite d'ouverture accidentelle de l'emballage. S'il ne le faisait pas, le réceptionnaire engagerait sa responsabilité.

Dans certains cas - avaries graves ou étendues à des lots très importants ou nécessitant des mesures d'ordre technique - le réceptionnaire doit, avant de prendre toutes mesures conservatoires, consulter le commissaire d'avaries ou l'expert. Celui-ci n'a pas à se substituer au réceptionnaire, mais, le cas échéant, à lui donner des conseils.

Le bénéficiaire de l'assurance ne doit pas rester passif dans l'événement. Il doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. Il doit prendre l'initiative de requérir l'intervention du commissaire d'avaries ou de l'expert mentionné sur le certificat d'assurance et, en liaison avec lui, assumer les dispositions à prendre dans l'intérêt de la marchandise.

Assureurs et assurés sont associés quant aux mesures à diligenter pour la protection et la conservation de la marchandise faisant l'objet d'une couverture d'assurance. Leur action doit être conjointe, dans l'intérêt même de la marchandise, chacun devant apporter son concours pour réduire le dommage ou la perte.

■ Constat

Lorsqu'un sinistre quelconque (perte, vol, incendie, détérioration, etc.) survient aux marchandises assurées, l'assuré doit faire établir, dans le délai fixé par la police, un constat qui lui permettra de justifier de la réalité, de la nature, de l'origine, de la cause et de l'importance des pertes et des dommages.

Un document établissant objectivement ces renseignements est donc indispensable à l'assureur pour déterminer si le dommage est garanti et calculer le montant de l'indemnité en fonction des conditions de la police.

Qui doit faire le constat ?

C'est l'expert désigné sur le contrat d'assurance.

Si la nature ou la cause du dommage exige des connaissances techniques qui ne sont pas de sa compétence, l'expert fera alors appel à un expert spécialité qui intervient d'un commun accord entre lui et le réceptionnaire.

Qui doit requérir l'expert ?

C'est le réceptionnaire de la marchandise, c'est-à-dire celui qui en prend livraison à destination, qui doit requérir le commissaire d'avarie ou l'expert. Il est généralement le destinataire de la marchandise et le bénéficiaire de l'assurance.

S'il ne prend pas livraison personnellement de la marchandise, il en charge un mandataire (représentant ou transitaire), celui-ci étant naturellement tenu aux mêmes obligations que son mandant.

Il doit requérir le commissaire d'avaries ou l'expert qu'il constate ou craint des dommages ou des manquants.

Quand l'assuré n'est pas en position de prendre l'initiative de la constatation des dommages - par exemple, lorsqu'il a conclu une vente CIF (Coût-Assurance-Fret), il est bon qu'il attire l'attention de son client à destination sur les mesures à prendre en cas de sinistres : un simple papillon sur une lettre est suffisant. Ce dernier pourrait lui reprocher de ne pas l'avoir fait.

Dans quel délai faut-il requérir l'expert ?

Il ne doit pas y avoir de doute sur le fait que les dommages sont bien survenus pendant la période de garantie. Aussi, l'expert doit-il être requis sans attendre, au plus tard dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris.

Ce délai doit être soigneusement respecté sous peine d'irrecevabilité de la réclamation. Si, exceptionnellement, le délai peut être prolongé d'un commun accord entre assureur et assuré, il peut également être réduit pour certaines marchandises (denrées périssables par exemple).

Comment requérir l'expert ?

Le réceptionnaire doit pouvoir justifier auprès des assureurs qu'il a bien requis l'expert.

Cette requête ne présente pas de difficulté pratique. La plupart du temps, le réceptionnaire connaît l'expert : une requête verbale ou téléphonique suffit, mais il est recommandé de la confirmer ensuite par écrit. Le commissaire d'avaries ou l'expert indique au requérant le jour et l'heure auxquels il se propose d'effectuer le constat. Dans son rapport, l'indique toujours la date à laquelle il a été requis.

Le constat est contradictoire

La police prévoit que les constatations effectuées par l'expert en accord avec le réceptionnaire, ou par l'expert spécialisé désigné par eux, ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire. Cela signifie que les parties qui n'ont pas protesté sont considérées comme ayant approuvé les conclusions du constat d'avaries ou du rapport d'expertise : la réalité, la nature, l'importance, la cause et l'origine des dommages ne peuvent plus, en principe, être discutées.

Que doit faire le requérant s'il n'est pas d'accord avec les conclusions de l'expert amiable désigné ?

Il doit provoquer une contre-expertise amiable ou judiciaire dans les quinze jours de l'expertise. Cette contre-expertise, pour être contradictoire et donc opposable aux assureurs, ne doit pas être unilatérale. Le réceptionnaire doit se mettre d'accord avec l'expert pour désigner un contre-expert amiable ou bien procéder par voie judiciaire.

A qui incombent les frais de constatation et d'expertise des dommages ?

Ces frais sont avancés par le requérant au moment où l'expert lui remet les constat et rapport d'expertise. Ils sont ensuite remboursés par les assureurs, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent d'un risque couvert. Ces frais sont remboursés, même si les assureurs en arrivent, de ce fait, à payer une somme supérieure à la valeur assurée (les frais de constatation et d'expertise ne sont jamais imputés sur le montant de l'indemnité).

■ Conservation des recours contre les responsables

La conservation des recours est une des conditions du contrat : l'assureur attend de l'assuré (du réceptionnaire dans la pratique) qu'il prenne les mesures nécessaires pour sauvegarder son droit de poursuivre les responsables.

C'est d'ailleurs l'intérêt de l'assuré, car les sommes ainsi récupérées influencent la fixation des taux de primes appliqués à cet assuré. Il n'est pas demandé à l'assuré de suivre ces recours ; son seul rôle est d'envoyer des réserves aux tiers responsables de façon à ce que l'assureur puisse effectuer valablement les poursuites le moment venu. L'obligation de conserver le recours est absolue, mais la charge matérielle qui en résulte est réduite au minimum.

En cours de transport, c'est aux mandataires successifs qu'il revient de penser, en cas d'avaries apparentes, à se prémunir contre un recours éventuel, leur diligence contribuant à situer les responsabilités.

- **Lettre de réserve et convocation à l'expertise**

Les réserves doivent être circonstanciées. Des réserves systématiques et faites en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux.

Il est très important que le transporteur ait été mis en mesure d'assister à l'expertise de façon à ne pas pouvoir en nier les conclusions tant sur le quantum des dommages que sur leur nature et leur cause. Par conséquent, le réceptionnaire doit convoquer la compagnie de navigation ou le dernier transporteur.

- **Délais**
En application des dispositions réglementaires sur le plan national et international, des délais doivent être généralement respectés.

En ce qui concerne les réserves à adresser au transporteur ou à son représentant, la plupart des assureurs joignent à la police ou au certificat d'assurance un papillon précisant ce que doivent faire les réceptionnaires s'ils constatent des avaries à destination.

S'ils hésitent sur ce qu'ils ont à faire, les réceptionnaires peuvent toujours interroger l'expert, dont le rôle est de les guider et de les conseiller.

■ Réclamations

À qui présenter la réclamation ?

En cas de pertes ou de dommages, le bénéficiaire de l'assurance présente sa réclamation, en vue d'être indemnisé, à la personne auprès de laquelle ou par l'intermédiaire de laquelle l'assurance a été souscrite (compagnie ou agent d'assurances, courtier, compagnie de navigation, transitaire ou commissionnaire de transport).

Toutefois, lorsque la police prévoit que le règlement se fera à destination, c'est à l'agent payeur désigné que le bénéficiaire présente la réclamation.

Quelles sont les pièces à fournir à l'appui de la réclamation ?

Tout dossier de réclamation doit comprendre les justificatifs suivants :

- **Justification du droit à l'indemnité** : exemplaire original de la police (police au voyage), avenant de banque ou certificat d'assurance signé par l'assureur (autres polices).
- **Justification de la réalité de l'expédition** : exemplaire original du connaissement et des autres titres de transports.
- **Justification de la perte ou du dommage** : original du certificat délivré par le commissaire d'avarie ou l'expert, complété éventuellement d'un rapport d'expertise visé par lui. Pour les pertes totales ou partielles : certificat de non-livraison, bon de manquant délivré par le transporteur, bulletin de poids.

En cas de non-livraison d'un colis entier, il est recommandé d'obtenir du tiers responsable, le plus rapidement possible un certificat définitif de perte, le certificat provisoire ne constituant qu'une simple présomption, insuffisante pour permettre le remboursement de la perte.

- **Justification des frais engagés** : frais raisonnablement exposés **pour préserver la marchandise de l'aggravation d'un dommage**.
- En cas d'avarie commune : **reçu de contribution** avant production de la contribution définitive.
- **Justification de la valeur assurée** : facture d'origine et note de colisage correspondante, ainsi que tous documents justifiant la valeur d'assurance, quand elle est supérieure à la valeur d'origine.
- **Justification de la conservation des recours** : photocopies du bon de livraison portant les réserves prises au moment de la livraison, des lettres de réserves adressées aux transporteurs, réponses de ces derniers et, généralement, tout constat établi contradictoirement avec tout intervenant de transport.

Dans quel délai la réclamation doit-elle être présentée ?

La loi édicte une prescription de deux ans en matière d'assurance maritime. Toutefois, l'action contre les transporteurs maritimes ou terrestres est le plus souvent prescrite au bout d'un an. Certains contrats de transport sont même assortis de délais de prescription inférieurs à un an.

Pour éviter les difficultés et permettre à l'assureur d'exercer un recours contre les tiers responsables, il est recommandé à l'assuré de présenter sa réclamation aussi rapidement que possible.

■ Calcul de l'indemnité

L'assureur rembourse l'avarie ou la perte constatée par le commissaire d'avarie ou l'expert non pas sur la base de la valeur réelle, mais sur celle de la valeur assurée*.

- Dans le cas où il y a des manquants, c'est-à-dire lorsque il y a perte d'articles ou de quantités, le règlement se fait sur la base de la valeur assurée unitaire ou des quantités manquantes.
- Dans le cas d'avaries pour lesquelles le commissaire d'avaries ou l'expert accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge de l'assureur est obtenu en appliquant le pourcentage de dépréciation à la valeur assurée de l'objet avarié.
- Dans le cas où, à la suite d'avaries, les objets assurés sont vendus en cours de route, l'assureur rembourse la valeur assurée diminuée du produit net de la vente.
- Dans le cas où, à la suite d'avaries, il est procédé, à destination, avec l'accord du commissaire d'avaries ou de l'expert, à une vente amiable ou publique des objets avariés, l'assureur commence par déterminer la perte supportée par l'assuré en déduisant le produit de la vente de la valeur de la marchandise à l'état sain au jour et au lieu de la vente. En comparant cette valeur résiduelle à la valeur de la marchandise à l'état sain, il obtient le taux d'avarie. L'indemnité à la charge de l'assureur est calculée en appliquant le taux ainsi dégagé à la valeur assurée.
- Réparations : dans tous les cas de remise en état de tout ou partie de l'objet assuré (machine, véhicule, mobilier, etc.), l'assureur règle le coût de la réparation, approuvé par le commissaire d'avaries ou l'expert, sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à sa valeur assurée.

- Retour et réexpédition : dans le cas où l'assureur décide le retour pour réparation au lieu de fabrication de tout ou partie de l'objet assuré, l'ensemble des frais et risques résultant de cette opération sont à sa charge.

■ Délaissement

Les dommages subis par la marchandise font normalement l'objet d'un **règlement en avaries**, c'est-à-dire que le réceptionnaire est obligé de prendre la marchandise en son état et est indemnisé sur la base des dommages reconnus par l'expert, selon les règles utilisées pour le calcul de l'indemnité.

Exceptionnellement, le règlement peut être fait en délaissement. Dans ce cas l'assuré met la marchandise à la disposition de l'assureur. Celui-ci accepte ou refuse le transfert de propriété, mais il est tenu, quel que soit son choix, de payer le montant de la valeur assurée.

Ce mode de règlement est propre à l'assurance maritime. Il n'est pas utilisé, sauf convention contraire, dans les autres modes d'assurances.

Le délaissement n'est possible que dans trois cas :

- lorsque le navire a disparu sans nouvelles ;
- lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans le délai de quatre mois, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination ;
- lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quarts de la valeur assurée.

■ Freinte de route

Le contrat d'assurance ne couvre que les aléas. Lorsqu'il y a risque certain et inévitable, il n'y a pas d'aléa et le dommage en résultant ne peut être couvert.

En raison de leur nature ou de leur emballage, certaines marchandises subissent des pertes en quantité (par dessiccation, évaporation, tamisage, manutention, etc.) qui sont normales et prévisibles. Ces pertes inévitables, indépendantes de tout aléa de transport constituent la **freinte de route** ou **déchet de route** et ne sont pas remboursées par les assureurs.

■ Franchise

Certaines marchandises subissent souvent, en cours de transport, des dommages minimes, que l'assuré et l'assureur peuvent convenir d'éliminer de la garantie pour éviter des frais de constatation et de gestion qui dépasseraient l'intérêt assuré.

La franchise est généralement fixée en pourcentage de la valeur assurée. Son taux est librement discuté lorsque sont arrêtées les conditions de la police. Lors du remboursement par l'assureur, la valeur du dommage est réduite du montant de la franchise. Toutefois, l'assureur règle intégralement les dommages lorsque ceux-ci résultent de l'un des événements majeurs couverts par l'assurance "**FAP Sauf...***". La franchise ne joue pas non plus pour le remboursement des frais conservatoires et des contributions d'avaries communes.

■ Délai d'indemnisation

L'indemnité due par l'assureur est payable dans les trente jours qui suivent la remise du dossier complet des pièces justificatives du dommage. Ce délai est nécessaire pour établir le document de décompte de l'indemnité - appelé dispache * en assurance maritime -, et effectuer matériellement le paiement.

■ Bénéficiaire de l'indemnité

L'assurance est en quelque sorte intégrée à la marchandise. Elle est négociable et transmise en même temps qu'elle.

L'indemnité est payée au porteur des documents de réclamation comprenant, notamment, le titre original de l'assurance.

■ Emballage

Quelles sont les principales caractéristiques que doivent présenter les emballages ?

L'emballage doit être adapté au cas particulier de la marchandise transportée et du voyage à effectuer.

Mauvais conditionnement, emballage insuffisant et marquage défectueux sont les causes les plus fréquentes des pertes et des avaries. Un mauvais conditionnement, un emballage insuffisant risquent d'entraîner ou de favoriser l'écrasement des colis, la dispersion, la casse, le mouille ou le vol de leur contenu. Un marquage confus, insuffisant ou altérable peut provoquer des erreurs de destination, des confusions de colis et par conséquent des pertes.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'emballage le plus lourd, le plus robuste d'apparence ou le plus cher, n'est pas forcément le meilleur. Le bon emballage est celui qui est effectivement adapté à la nature de la marchandise qu'il protège et qui est surtout capable de supporter les contraintes normales du voyage que cette marchandise doit accomplir.

Par exemple, l'**emballage dit maritime** doit non seulement résister à la pression, à la chaleur, à l'humidité dans les cales des navires et dans les entrepôts, mais aussi aux manutentions portuaires qui sont plus ou moins nombreuses ou brutales. Cet **emballage maritime** doit également être conçu pour tenir compte du fait que telle marchandise, en raison de sa valeur, est plus particulièrement exposée aux vols au cours de son transport ou dans les magasins à terre, ou qu'en raison de sa nature, de son poids ou de son volume, ou encore de l'encombrement éventuel du port de débarquement, elle y sera stockée sur un terre-plein exposé aux intempéries. Lorsque les marchandises sont destinées à un pays enclavé, d'accès difficile, les emballages maritimes doivent être spécialement conçus.

Il en est de même pour les règles d'emballage des marchandises transportées par voies terrestre, aérienne et fluviale qui sont soumis à des risques et dommages spécifiques et doivent s'adapter à ces différents modes de transports.

L'emballage peut-il avoir une influence sur la prime d'assurance ?

Les assureurs connaissent par expérience les risques en cours de transport liés aux divers conditionnements et ils se fondent sur cette expérience et sur leurs statistiques pour calculer les primes. L'exportateur a donc intérêt à soigner l'emballage. En montrant à son assureur qu'il fait diligence pour limiter les risques, il peut en obtenir un taux de prime favorable.

Dans la conjoncture économique actuelle où la course au plus bas prix de revient est une préoccupation permanente des fabricants et négociants, le poste emballage et logistique en général est souvent ramenée au plus bas prix. En cas de pertes ou dommages, l'utilisation d'emballages inadaptés mais bon marché et de services de transports peu onéreux mais peu soignés aura pour conséquence de mécontenter le réceptionnaire et de faire naître une situation litigieuse avec l'assureur transports.

L'emballage des marchandises qui ne voyageront dans les conteneurs que pour une partie du transport devra répondre aux exigences du transport en conteneurs.

Un emballage défectueux peut-il amener l'assureur à ne pas payer les dommages ?

L'insuffisance de l'emballage ou le mauvais conditionnement de la marchandise, qui peut être assimilé au vice propre*, est un risque exclu de la garantie des assureurs, étant entendu qu'un emballage est jugé suffisant lorsqu'il est adapté aux aléas normaux du voyage envisagé.

Par souci de clarté, les conditions générales des " Polices françaises d'assurance maritime sur facultés " précisent que sont exclus des garanties les pertes et dommages matériels imputables à l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de :

- la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise ;
- du calage ou de l'arrimage de celle-ci lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants droit.

Des dispositions similaires figurent également dans les polices aériennes et terrestres.

Dans ces conditions, si les constatations de l'expert à destination, corroborées éventuellement par les réserves portées au connaissement, ou sur le document de transport, lui apportent la preuve d'une négligence flagrante, l'assureur peut être amené à ne pas payer les dommages qui découlent de la défectuosité d'emballage ou de conditionnement.

Les transporteurs sont exonérés par la loi ou la convention internationale qui régit le transport des marchandises de toute responsabilité pour les pertes et dommages résultant d'une insuffisance ou d'un défaut d'emballage. Par ailleurs, les contrats de ventes internationaux (Incoterms*) mettent à la charge du vendeur l'obligation d'emballer les marchandises comme le transport l'exige.

Or, l'assurance transports ne peut couvrir que les dommages résultant d'un fait aléatoire survenant en cours de transports, ce qui exclut notamment les dommages résultant d'une négligence de l'expéditeur en matière de conditionnement et d'emballage.

L'expéditeur peut-il faire agréer et contrôler ses emballages ?

L'adaptation de l'emballage au cas particulier de la marchandise expédiée et du transport à effectuer incombant à l'expéditeur, il n'appartient pas à l'assureur d'agréer ou de contrôler les emballages utilisés. Toutefois, les assureurs peuvent assister l'expéditeur en le renseignant sur

les risques effectivement courus et dont ils ont l'expérience.

L'intervention des assureurs dans ce domaine a été plus loin encore, puisqu'ils mettent à la disposition des assurés une clause d'assurance spéciale dite **Clause emballage**, selon laquelle il est convenu, par dérogation aux dispositions générales des polices, que, dans le cas où les conclusions de l'expert intervenu à destination à la suite d'une réclamation pour perte ou dommage subi par la marchandise feraient état d'un défaut de conception ou de réalisation de l'emballage, les assureurs accepteraient de ne pas prévaloir de ces conclusions.

Le bénéfice de cette clause s'applique aussi bien aux emballages à **caractère répétitif** qu'à ceux effectués au **coup par coup**.

- **Emballages de type répétitif** : il suffit que l'emballage ait fait l'objet d'un **certificat LNE Emballage Export** suivant un cahier des charges particulier à la marchandise et aux transports assurés.
- **Emballages de type non répétitif** : l'emballage doit être effectué suivant un cahier des charges fixant les normes suivant une procédure de contrôle dit **contrôle spécial** préalablement agréée par les assureurs. Ce contrôle spécial tient compte naturellement des caractéristiques des objets assurés (nature, poids, dimensions, volume, nombre et de la nature du voyage, moyens de transport, lieux de destination, rupture de charge, conditions climatiques, stockages intermédiaires ou sur site, etc.).

La **Clause emballage** permet au propriétaire des marchandises assurées d'avoir la garantie d'être indemnisé sans que lui soit opposé un défaut d'emballage. Il reste bien entendu que le non-respect par l'emballer du cahier des charges, tant dans la conception que dans la réalisation de l'emballage, laisse l'assureur libre de tout recours contre l'emballer.

■ Marquage

Les normes de marquage des emballages prescrivent un certain nombre de règles générales

- Les marques doivent être les moins nombreuses possibles, apposées en caractères lisibles et indélébiles. L'utilisation de signes et de croquis à caractère standard évite les obstacles linguistiques et, chaque fois qu'elle est possible, elle est préférable à une inscription latérale.
- Les faces réservées pour les marques d'expédition (identification et acheminement) ne doivent porter que celles intéressant le transport ou la manutention, à l'exclusion de toute marque ayant un caractère commercial. Les marques de fabrique et la nature du contenu sont inutiles et attirent de surcroît l'attention des voleurs.
- La mention du poids sur les colis (poids brut) est obligatoire. Les expéditeurs qui négligeraient cette obligation sont susceptibles d'être pénalisés. Pour ces colis, il est également recommandé d'indiquer la position du centre de gravité et les emplacements des élingues.

Le Conteneur

La conteneurisation, c'est la transposition du principe de la production en série au transport des marchandises générales. (Définition donnée par la Compagnie générale maritime - CGM).

Dans la conjoncture économique des vingt dernières années, il est évident que ce mode d'expédition ne pouvait que se développer. La conteneurisation permet d'alléger certaines charges, telles que l'emballage et le conditionnement, dans la mesure où la marchandise reste en conteneur de **magasin à magasin**, c'est-à-dire en éliminant les ruptures de charges. Dans les autres cas, la marchandise devra être emballée de façon classique pour supporter le pré ou post-acheminement. Il conviendra en outre, dans tous les cas, de tenir compte des incompatibilités de poids, de nature, de forme de marchandises chargées dans un même conteneur.

■ Modes d'expéditions

Il existe quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs :

- **FCL/FCL**
Le chargeur emporte les marchandises dans le conteneur, scelle ce dernier et le fait livrer directement dans les magasins de l'acheteur.
- **LCL/LCL**
Le chargeur dont le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur les fait diriger vers un centre de groupage. Emportées avec d'autres, elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination.
- **FCL/LCL**
Le chargeur a plusieurs lots de marchandises pour une même destination. Il les emporte dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination où ces lots seront tenus à la disposition des différents réceptionnaires après dégroupage ou livrés à domicile.
- **LCL/FCL**
L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande qu'elles soient emportées en un conteneur qui lui sera ensuite livré.

Dans le mode **FCL/FCL**, la marchandise ne supportant pas de rupture de charge, le conteneur minimise de façon sensible les risques d'avaries. Dans le deuxième cas d'utilisation (**LCL/LCL**), les risques d'avaries sont beaucoup plus importants, compte tenu des différentes manipulations auxquelles elle sera soumise.

■ Normalisation

L'utilisation du conteneur implique l'application de règles précises répondant aux normes de résistance, de dimensions, en vue des transports routiers, ferroviaires et maritimes. L'importance du parc mondial des conteneurs de tous types, a développé la classification du matériel utilisé en fonction de leur usage. Tout conteneur doit donc être conforme aux normes internationales ISO, qui font l'objet d'un contrôle sévère

■ Chargement de la marchandise dans le conteneur

La mise en conteneur (**empotage**) peut être effectuée par le chargeur ou par une entreprise spécialisée (groupeur, transitaire, etc.).

Un grand soin doit être apporté à cette opération qui, si elle est mal conduite, peut être à l'origine de dommages à la marchandise, ainsi que d'accidents en cours de transport.

- Avant de commencer les opérations d'emportage, celui qui en a la charge devra examiner avec soin le conteneur mis à sa disposition. En l'acceptant, il est présumé l'avoir reçu dans un état sain et adapté au transport concerné.
- Il établira ensuite un plan de chargement rationnel, afin de réaliser un véritable arrimage (stowing), le bourrage (stuffing) du conteneur n'étant pas de façon générale une méthode convenable de chargement. Ce plan de chargement tiendra compte des contraintes auxquelles est soumis le conteneur en cours de transport, en particulier maritime. Il tiendra compte également de la composition du chargement, certains colis pouvant nécessiter un arrimage et un saisissage particuliers.

Des marchandises de même nature logées en caisses, cartons, sacs... de mêmes dimensions ne soulèveront guère de problème. En revanche, pour des marchandises de natures différentes, il y a lieu de se prémunir contre certaines incompatibilités.

L'ASSURANCE CREDIT

«... couvrir un risque sans le savoir est de l'inconscience, assumer après l'avoir évalué est un choix de gestion, mais couvrir ce risque par l'une des techniques à la disposition des entreprises est une véritable décision d'entreprise »

Alain MADELIN Préface de l'ouvrage de Jean PIETRI « comment couvrir un risque de crédit »

HISTORIQUE

C'est **en 1978** qu'intervient la mise en place d'un système intégré de financement et d'assurance au profit des exportateurs dont l'objectif est la contribution à l'équilibre de la balance commerciale constamment déficitaire.

1981 voit la naissance de l'AGENCE SENEGALAISE pour le COMMERCE EXTERIEUR (**ASACE**) avec une subvention de l'Etat.

14 Août 1997 Privatisation et changement de raison sociale, la SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE DU CREDIT ET DU CAUTIONNEMENT (**SONAC**) entend développer les branches du crédit et du cautionnement agréées par la CIMA.

L'opération d'assurance du crédit n'est pas une activité nouvelle, des traces seraient trouvées à l'époque de l'EGYPTE, Mésopotamie et dans la Rome antique. Il s'agit d'opération visant à encourager le commerce, même si le lien avec la pratique actuelle recèle quelques différences.

En **1839**, la première théorie sur cette opération est faite par SANGUINETTI dans son ouvrage « *Essai d'une nouvelle théorie pour appliquer le système des assurances aux dommages des faillites* » .

Par la suite apparurent les premières polices rédigées par l'**Assicurazioni Generali de TRIESTE**.

Au **19^{ème} siècle**, l'Europe développa cette branche eu égard aux nombreuses expéditions vers la Nouvelle Zélande, l'Australie, et l'Inde pays jugés trop risqués. En fait, le besoin de promotions des exportations, le besoin de sécurité exprimé par les négociants ainsi que l'accroissement des pays à risques ont suscité la création de sociétés d'assurance notamment afin de sécuriser l'opération commerciale.

Définition de l'assurance Crédit

Elle est destinée à garantir la bonne fin d'une opération commerciale courante qui se matérialise par une commande, une livraison et une facturation lorsqu'un risque de non-paiement existe

C'est un contrat synallagmatique, à titre onéreux, souscrit par le créancier. Le but de cette assurance est d'assurer les entreprises contre le risque de non paiement de leurs créances commerciales, en cas d'insolvabilité du débiteur.

Il s'agit d'une opération d'assurance qui figure (art. « 328 CIMA) à la 14^{ème} place des branches pouvant faire l'objet d'agrément par le ministère de tutelle. Notons que l'assurance Caution est citée à la 15^{ème} place.

La définition actuelle est l'œuvre de Monsieur Jean BASTIN (père fondateur de l'assurance crédit moderne) c'est ***un « système d'assurance qui permet à des créanciers, moyennant le paiement d'une prime de se couvrir contre le non paiement des créances dues par des personnes (physique ou morale) préalablement identifiée et en état de défaillance de paiement ».***

Elle ne saurait être interprétée comme la matérialisation d'un besoin de financement du client. L'assurance influe positivement dans les relations entre l'entreprise et ses partenaires notamment les clients car elle permet d'accorder des délais de crédit satisfaisant ; elle devient alors un argument commercial.

Il

Au Sénégal, la **SONAC** est la seule société spécialisée en assurance crédit et cautionnement.

Les Risques Couverts

► *Risques de Fabrication et Risques de Crédit*

La distinction est fonction du moment auquel se réalise le risque , on distingue deux (2) périodes :

- Avant la livraison des marchandises ou matériels commandés : l'exportateur est exposé à un risque d'interruption de fabrication laissant à sa charge les frais engagés pour l'exécution du marché.

- Après livraison des marchandises, l'acheteur peut manquer à son obligation d'honorer les échéances selon les modalités prévues au contrat de vente, les pertes sont indemnisées au titre du risque de crédit.

► **Risques POLITIQUES et Risques COMMERCIAUX**

Les risques précités ont pour origine, les risques politiques et risques commerciaux.

- *Les Risques POLITIQUES :*

A) Définition strictu sensu comme étant un fait politique, il en est ainsi lorsque le débiteur ne 'est pas acquitté de son obligation suite à un évènement comme la guerre, révolution, ou émeute, acte ou décision d'un gouvernement.

Ce risque se traduit par un risque de non transfert eu égard surtout aux difficultés économique et financières du pays du débiteur. Les autorités prennent des mesures visant à restreindre la sortie de devises ou interdire une telle opération, il y a donc un blocage du paiement malgré la bonne volonté du débiteur.

Les conditions générales (art.2 §2 alinéa d) sont très explicites sur ce point en stipulant qu'il en est ainsi lorsque « ...des difficultés d'ordre administratif ou la réglementation en vigueur dans le pays de résidence du débiteur empêche ou retarde pendant six (6 mois) le transfert des fonds versés par ce dernier. »

Les faits incriminés sont également désignés sous le vocable « *FAIT DU PRINCE* »

B) Définition plus large qui assimile certains événements aux faits politiques, ce sont les risques catastrophiques qui ne peuvent entraîner la défaillance du débiteur, il s'agit des cyclones, tempêtes, tremblements de terre, éruption volcaniques, inondation ,raz de marée en somme les catastrophes naturelles.

Cependant pour que leur réalisation soit constitutive de sinistre, il faut qu'ils empêchent au débiteur de s'acquitter de sa dette.

- *Les Risques COMMERCIAUX*

Ils sont matérialisés par la défaillance du débiteur consécutif une détérioration de la situation financière du débiteur qui peut résulter :

- soit de l'insolvabilité établie par une procédure judiciaire telle qu'une procédure collective contre le débiteur conformément à l'acte uniforme (OHADA). il sera déclaré e redressement judiciaire et en cas d'échec des mesures prises, la liquidation judiciaire . En pareille situation l'entreprise est exposée à un risque de perte totale ou partielle de la créance et s'il y a paiement, il ne fera pas dans les délais prévus au contrat.

- soit de la carence pure et simple du débiteur constatée par le défaut de paiement prolongé, cela suppose que les marchandises soient déjà livrées sans pour autant que le paiement n'intervienne dans les SIX (6) mois.

► la Qualité de l'acheteur

Elle influe sur la caractérisation du risque auquel se trouve exposé l'entreprise. Ainsi, l'acheteur est soit une personne publique ou personne privée.

- *Les acheteurs PRIVÉS* sont les sociétés commerciales pouvant être poursuivies devant des juridictions de droit commun.

- *Les acheteurs PUBLICS* sont l'ÉTAT et les entités ou organismes chargés de missions d'intérêt général et qui ne peuvent être déclarés en faillite.

En conséquence, une entreprise qui est en relation commerciale avec un acheteur public n'a pas à se couvrir contre un risque commercial mais doit plutôt se prémunir contre un risque politique en raison de son juridique.

► Fonctionnement de la police

Elle fixe les conditions dans lesquelles l'indemnisation des pertes subies pendant l'opération.

Elle offre deux (2) types de garanties :

- Garantie individuelle qui offre une couverture délivrée par opération et convient aux exportations ponctuelles.

- Garantie « revolving » renouvelable pour un an et porte sur un courant continu d'affaires dans la limite d'un plafond, avec le même client.

La garantie couvre au choix de l'assuré, le risque de crédit, le risque de fabrication en rappel le risque peut être d'ordre politique ou commercial ou mixte.

La garantie est accordée :

- ✚ -globalement pour toutes les opérations ; quelque soit leur destination
- ✚ partiellement à savoir entre 30 et 65 % du chiffre d'affaires de l'assuré à l'exportation.
- ✚ individuellement à savoir entre 10 et 30 % du chiffre d'affaire réalisé à l'exportation.

- Quotité Garantie

- Risque Politique : **75 %**

- Risque Commercial : **90 %**

► Prime d'Assurance

C'est la contrepartie de la garantie accordée dont le montant est fonction de plusieurs variables (la fiche d'option,):

- le chiffre d'affaires réalisé
- le taux de prime. Applicable (cf. tarif)
- les frais d'enquêtes (avis d'émission de prime)
- les frais de surveillance
- les taxes d'assurance

Le paiement de la prime se fait *mensuellement* (garantie « revolving ») ou *par opération* (garantie individuelle)

► **Indemnisation**

L'assuré doit déclarer le sinistre conformément à l'article 12 CIMA dans les 5 jours par tous moyens.

- *Faits Générateurs*

Il s'agit de l'insolvabilité du débiteur qui marque le droit à indemnisation c'est-à-dire que la créance est demeurée impayée totalement ou partiellement. Cette insolvabilité peut être :

A) Insolvabilité présumée est caractérisée par le fait qu'un débiteur malgré les poursuites engagées à son encontre, ne s'est pas acquitté de sa dette à l'expiration du délai de carence dont le point de départ est la dernière échéance prorogée impayée,

B) insolvabilité déclarée résulte d'une décision judiciaire prononçant un redressement ou liquidation judiciaire sanctionnant un état de cessation de paiement.

- Montant de l'indemnité

Elle est fonction de quotité garantie et varie en fonction du risque. Après paiement de l'indemnité, l'assureur est **subrogé** dans les droits de l'assuré contre le débiteur.