

MODULE

ASSURANCES MARITIMES

1. Objectifs

- **Situer le fondement et l'origine des assurances**
- Distinguer les principales garanties offertes par l'assureur ;
- Etudier les polices et les garanties d'assurances maritimes existantes ;
- Expliquer les procédures d'indemnisation et de remboursement.

Programme

Chapitre 01 : Le fondement et l'origine des assurances

Chapitre 02: Les éléments distinctifs dans le contrat d'assurance

Chapitre 03 : Les garanties offertes par l'assureur et les différentes polices d'assurances

Chapitre 04 : Les Droits et obligations du chargeur assuré en cas d'avaries

Chapitre 05 : Le Règlement des dommages

Chapitre 03: L'assurance moderne et la gestion des sinistres

3. BIBLIOGRAPHIE

- Droit maritime, Emmanuel Dupontavice. Edition Economica ;
- Expertise maritime et gestion des avaries : cours traimar ARSTM/ESTM Abidjan ;
- Cours droit des assurances 2007
- Code CIMA : édition Hachette 2011/12
- www.logistiqueconseils

Généralités sur l'assurance maritime

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable "garde-fou" de toute opération de transport maritime, si bien qu'il est aujourd'hui inconcevable de l'imaginer sans prendre un minimum de garanties moyennant la souscription d'un contrat d'assurance.

Au service du commerce depuis des siècles, l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer. Les divers régimes juridiques en vigueur dans le monde sont influencés pour la plupart par le droit anglais, première puissance mondiale historique en matière maritime.

CHAPITRE 01

LE FONDEMENT ET LES ORIGINES DES ASSURANCES

I- Le Fondement de l'Assurance

L'assurance trouve son principe dans cet esprit de solidarité, ce besoin d'association qui pousse les individus à s'unir et à se grouper pour se défendre d'un péril commun contre lequel chacun pris individuellement, s'avère impuissant à lutter.

L'individu apporte la contribution de son effort personnel à la masse qui en échange et par réciprocité l'assuré de sa protection.

Le péril commun en assurance, c'est le risque.

Ainsi à tout moment dans tous les domaines, la maladie, la mort ou la ruine menace les individus ou leurs biens.

Heureusement tout de même, il y'a seulement menace.

Le risque se réalisera peut-être, peut-être pas ?

Le hasard domine cette réalisation.

Nous définissons le risque comme un évènement futur de réalisation incertaine ou certaine, mais à une date inconnue, telle que la mort, indépendant de la volonté de l'assureur et de l'assuré.

L'assurance apparaît donc avant tout, comme une association d'entraide mutuelle, destinée à réparer pour le compte des associés les effets ou dommages de la réalisation des risques communs nettement envisagés.

Il en résulte de tout ce qui précède que la notion d'assurance est donc née de cette nécessité et est considérée pour cette raison comme une application spéciale et particulièrement féconde de l'instinct d'association, la recherche d'une sécurité.

II- ORIGINE DES ASSURANCES

L'assurance en tant que « secours mutuel » ou « recherche de protection » existait dès la plus **haute Antiquité**. Des traces de pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en **Mésopotamie**, où s'effectuait une répartition entre commerçants des coûts engendrés par les vols et pillages des caravanes. D'autres exemples sont également présents en **Égypte** et dans la **Rome antique**.

Mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement ses sources dans le « **prêt à la grosse aventure** » .

Ce type de prêt adapté au commerce maritime était déjà pratiqué par les Grecs et les Romains. Les marchands faisaient appel aux banquiers pour financer leurs expéditions maritimes qui coûtaient souvent très cher. Si le bateau faisait naufrage, les marchands n'avaient rien à rembourser aux banques ; par contre, s'il arrivait à bon port, le banquier était remboursé et pouvait recevoir une compensation financière très élevée.

Repris à partir du XII^{ème} siècle, le prêt « à la grosse » connut plusieurs abus sur les taux d'intérêt qui encouragèrent le pape Grégoire IX à interdire le prêt usuraire en 1234.

Dès lors, il fallut trouver un système permettant au prêteur d'être certain du remboursement de son prêt. Des banquiers et d'autres commerçants acceptèrent de garantir la valeur du navire et de ses marchandises en échange d'une somme d'argent fournie au préalable. L'assurance maritime était née et continua à se développer dans les ports de la Méditerranée puis de l'Atlantique.

Le plus ancien contrat d'assurance, dont nous avons la trace a été souscrit à Gênes en 1347, et c'est également à Gênes que fut fondée la première société d'assurances maritimes en 1424.

À partir du XIII^{ème} siècle, l'activité d'assurance s'est organisée et des législations sont apparues dans différentes villes. Le développement est moins rapide en France que dans d'autres pays, en raison de blocages, principalement religieux. Il faut donc attendre **1681** et **Colbert** pour que l'activité d'assurance maritime soit légiférée.

La ***Compagnie générale des assurances et grosses aventures*** voit le jour par un édit de Louis XIV en **1686** et, en 1786, sont créées la *Société d'assurances générales contre l'incendie* des frères Périet et la *Compagnie d'assurances contre l'incendie* de Clavière et Batz.

Le risque qui est couvert est défini par les parties, généralement par des conditions générales et des conditions particulières.

Le risque doit être indépendant de la volonté des parties. Les événements certains, impossibles ou dépendants de la volonté de l'assuré ne sont pas assurables.

CHAPITRE 02

Les Eléments distinctifs dans le contrat d'assurance

I- Définition

Le contrat d'assurance est une convention par laquelle l'assureur s'engage à verser à l'assuré une somme d'argent réparant le préjudice subi en cas de survenance d'un sinistre, défini en échange du paiement d'une somme versée, soit à l'origine, soit périodiquement.

Pour qu'il ait un contrat d'assurance il est indispensable que trois (3) éléments distincts interviennent :

- La possibilité pour l'assuré de subir un préjudice,
- La production aléatoire du dommage
(quelque fois menaçant mais non certain),
- Le paiement de l'indemnité par l'assureur qui est la résultante du paiement de la prime par l'assuré.

II- Les caractéristiques du contrat d'assurance

Le contrat d'assurance présente les caractéristiques suivantes :

- Il est consensuel (résultant d'un accord de volonté),
- Aléatoire (sa réalisation est subordonnée à la survenance d'un événement incertain),
- Synallagmatique (faisant naître des obligations réciproques entre l'assureur et l'assuré),
- D'adhésion (rédigé par l'assureur),
- A titre onéreux (souscrit en contrepartie d'une prime),
- Successif (il s'échelonne dans le temps),
- Réglementé (soumis au Code des assurances).

III- Les acteurs de l'assurance maritime

Le contrat d'assurance met en relation deux parties :

- L'assureur,
- L'assuré.

1- les principaux acteurs

➤ l'assureur

C'est celui qui prend le risque de l'assurance et qui s'oblige par conséquent au paiement d'une indemnité survenue en cas de sinistre.

➤ l'assuré.

C'est celui auquel l'assureur garanti le paiement de l'indemnité en cas de sinistre.

2- les intermédiaires légaux

➤ le courtier d'assurance

C'est une personne physique ou morale, son rôle est de mettre en relation deux ou plusieurs commerçants en vue de conclure un contrat.

C'est un démarcheur auprès de plusieurs compagnies d'assurances auprès desquelles il place ses clients.

Il est payé à la commission. En général, il est responsable vis-à-vis de l'assureur, du paiement de la prime. Par ailleurs il défend les intérêts de l'assuré lors de l'instruction des dossiers de sinistres et leur règlement.

Il a un agrément du ministère de l'économie et des finances.

➤ l'agent d'assurance

Au contraire du courtier d'assurance, l'agent d'assurance est agréé auprès d'une compagnie.

Il place tous ses clients chez celui-ci.

C'est un salarié de la compagnie.

Tout comme le courtier, il encaisse la prime auprès de l'assuré et la reverse à l'assureur.

➤ le commissaire d'avaries

C'est une personne physique désignée généralement dans les polices sur facultés. Elle évalue l'importance des sinistres.

➤ l'expert maritime

C'est une personne physique ou morale, commise pour rechercher les circonstances d'un désastre afin de déterminer la nature, les causes, l'étendue et l'impact de l'accident.

➤ le dispatcheur ou dispatcher

C'est un expert nommé par les tribunaux en cas de sinistre. Il établit un rapport sur les pertes et les dommages sous réserve d'homologation du tribunal.

III- Les différentes assurances liées au transport maritime

Il existe différentes sortes d'assurance liées au transport maritime de marchandises :

- L'assurance Responsabilité Civile Professionnelle (RCP),
- L'assurance sur corps de navire,
- L'assurance marchandises transportées ou facultés,
- L'assurance relative aux avaries communes,
- L'assurance risques exceptionnels.

1- L'assurance Responsabilité Civile Professionnelle (RCP)

La RCP, est une assurance qui vise à protéger votre entreprise contre les dommages physiques et immatériels qu'elle pourrait causer à un tiers dans le cadre de votre activité professionnelle de prestation.

2- L'assurance sur corps de navire

L'assurance corps permet d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels subis par les navires.

3- L'assurance marchandises transportées ou facultés

C'est une assurance qui porte sur les marchandises transportées.

4- L'assurance relative aux avaries communes

Assurance due aux avaries communes.

5- L'Assurance risques exceptionnels

Appelés généralement risques exceptionnels, les risques de guerre civile ou étrangère, hostilités et représailles, actes de sabotage ou de terrorisme, ...

CHAPITRE 03

LES GARANTIES OFFERTES PAR L'ASSUREUR ET LES DIFFERENTES POLICES D'ASSURANCES

Les marchandises expédiées par voie maritime sont toutes et très souvent exposées à des risques de plusieurs ordres quels que soient leur nature, leur destination, leur mode de transport et leurs emballages.

Ces différents risques sont si onéreux qu'aucun commerçant ou industriel ne peut envisager d'en supporter lui-même et tout seul les conséquences pécuniaires.

Il est donc de l'intérêt des importateurs et commerçants que leurs marchandises soient assurées tant qu'elles sont et demeurent exposées aux divers risques d'avarie liés à leur acheminement.

Ces différents risques dont il est question sont grands et si variés que tout chargeur responsable ne doit pas les négliger. D'où l'intérêt pour lui ou pour le destinataire de la marchandise de l'assurer.

Quels sont ces risques à assurer ?

I- Les risques assurables dans le domaine du transport maritime

❑ Les avaries particulières

Les avaries particulières sont des dommages dus à la détérioration des marchandises, aux manquants ou aux pertes subies par les marchandises transportées ou par le navire lui-même.

Elles peuvent résulter d'accidents en mer tels que : chute, mouille par eau de mer ou par pluie, casse, perte ou vol, humidité, changement de température, etc.

Elles peuvent provenir d'opérations de chargement, de déchargement, d'arrimage ou désarrimage, de transbordement, etc.

Les risques d'avaries particulières résultent souvent aussi des séjours à quai ou dans les magasins qui se traduisent par les casses, le coulage, le vol, la mouille par eau de pluie, etc.

■ **Avaries-frais et dépenses diverses**

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner divers frais (avaries-frais).

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.

■ Les avaries communes

Les avaries communes ou dommages généraux résultent, d'une situation qui conduit le Capitaine de navire à prendre des mesures de sauvetage et de protection qui donnent un résultat utile dans l'intérêt général et qui pourraient occasionner des pertes, des dommages ou des dépenses à supporter par tous les intéressés à l'aventure maritime (Chargeurs – Armateurs).

II- Les différentes polices d'assurance

Les dommages et pertes qui peuvent survenir aux marchandises en cours de transport coûtent chers aux importateurs et /ou fournisseurs ; et ternissent leurs résultats.

En vue de minimiser ces aléas, les assureurs adaptent les couvertures aux besoins spécifiques des assurés, non seulement par les différents modes d'assurance et variantes existants, mais en proposant aussi diverses polices d'assurance.

1- la police au voyage

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminé 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.

2- la 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 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.

Exemple : SOCOCI – Une société exportatrice du coton

Ayant obtenu un important marché de près de **20.000** tonnes de coton à raison de quatre (4) expéditions de **5.000 T** d'une société cliente qui utilise le coton dans la fabrication de tissus imprimés.

Il est alors conclu que **SOCOCI** fournira à son client du coton chaque fois que ce dernier lance la commande jusqu'à épuisement.

Au lieu de souscrire une Police au voyage pour chaque expédition, **SOCOCI** par mesure de simplification souscrit la police à alimenter dans laquelle elle indique la valeur totale et le nombre d'expéditions prévus (4 expéditions).

SOCOCI est donc tenue d'informer l'Assureur avant chaque expédition, de la nature, de la composition et de la valeur du coton à expédier.

3- la police d'abonnement (Quantum indéterminé, durée déterminée)

La Police d'abonnement définit le cadre général pour les expéditions futures dont les caractéristiques individuelles ne sont pas connues lors de la négociation du Contrat.

4- la police « Tiers Chargeurs »

Forme de contrat d'assurance souscrit par des compagnies maritimes ou aériennes, par des transporteurs, des transitaires, etc., qui sert à assurer les expéditions confiées par leurs clients lorsque ceux-ci n'ont pas souscrit une assurance

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DIFFERENTES POLICES

LES POLICES	LEUR UTILISATION
La police au voyage	Pour des expéditions occasionnelles.
La police à alimenter	Pour des expéditions d'objets de même nature, échelonnées sur une période indéterminée (ex. : pièces nécessaires à un chantier). Il faut prévenir l'assureur avant chaque expédition (envoi d'un bordereau). La valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues sont indiqués dans le contrat.
La police d'abonnement (ou police flottante)	Conclue d'avance pour une période donnée, elle couvre automatiquement tous les envois d'un même expéditeur. Elle convient à ceux qui exportent fréquemment des marchandises variées.
La police tiers chargeur	Souscrite pour le compte de leurs clients par les transporteurs ou les transitaires.

III- Les différentes garanties

1- La garantie FAP...En Anglais FPA «Free of Particular Average »

Les garanties qui couvrent l'avarie commune ont des appellations différentes selon les réglementations d'assurance de chaque pays.

Mais d'une manière générale, l'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle FAP (Franc d'Avarie Particulière).

Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières et couvre à contrario l'avarie commune.

Le risque d'avarie commune, totalement imprévisible, engage de très forte sommes, sous forme de la contribution exigée.

La garantie apporte à l'assuré l'avantage de ne pas avoir à financer les sommes qu'on lui réclame au titre de la contribution exigée.

En effet, l'assureur accepte de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avarie commune et des frais d'assistance.

La garantie FAP est donc la parade idéale à ce risque très grave et très fréquent qu'est l'avarie commune.

De plus elle ne coûte pas cher.

2- La garantie **FAP...Sauf...** (Franc d'Avaries Particulières Sauf)

La formule FAP Sauf permet à l'Assuré d'adapter l'étendue de la garantie à ses besoins particuliers en choisissant des risques qu'il cherche à couvrir dans la limite des événements garantis.

Elle couvre en plus des avaries communes, des avaries particulières provenant uniquement des grands événements maritimes puis les événements terrestres limitativement énumérés dans la Police d'Assurance **FAP...Sauf...**

La liste des évènements que l'assuré peut choisir de couvrir pour les avaries particulières subies par sa marchandise.

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport,
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces,
- voies d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ?
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement,

- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris de véhicule terrestre de transport,
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art,
- rupture de digues ou de canalisations,
- chutes d'arbres, éboulements ou avalanches,
- inondations, débordement de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée,
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone,
- incendie ou explosion,

3- La garantie « Tous Risques »

Comme son nom l'indique, elle couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et post-acheminement.

Elle s'applique à tous mode de transports.

C'est la garantie qui est le plus souvent utilisé

4- La garantie « RISQUES DE GUERRES ET MINES »

Cette garantie est toujours couverte séparément des autres et a une tarification spéciale. Son coût moyen varie autour de 0.03 % selon le degré de risque sur le parcours emprunté par la marchandise. Elle couvre les actes tels que le sabotage, la piraterie, les torpillages etc. et peut être utilisé pour tous les types de transport.

TABLEAU SYNOPTIQUE DES RISQUES ET GARANTIES EN TRANSPORT MARITIME

Garanties	RISQUES					
	Avarie Commune	Avarie Particulière résultant d'un événement majeur assuré	Toutes avaries particulières	Vol total ou partiel	Frais annexes (honoraires ou mesures conservatoires)	Risques dus à l'homme
FAP	■				■	
FAP...sauf...	■	■			■	
Tous risques	■	■	■	■	■	
Guerres grèves et autres assimilés						■

En conclusion

Tout chargeur soucieux de réussir dans ses activités et conscient des dangers que comporte le transport par mer doit non seulement chercher à s'assurer, mais aussi, choisir une meilleure et adéquate garantie qui le couvre en cas de dommage et lui permette de bénéficier rapidement d'un droit à la réparation.

En vue d'assurer une meilleure couverture des risques qui menacent les marchandises au cours de leur transport maritime, la loi en vigueur en matière d'Assurance Maritime propose, trois garanties.

Il est bien entendu que les parties peuvent convenir d'autres modes d'assurances.

CHAPITRE 04

DROITS ET OBLIGATIONS DU CHARGEUR ASSURE EN CAS D'AVARIE

L'expédition Maritime nécessite l'intervention de nombreux professionnels (Commissionnaires, Transitaires, Transporteurs, Manutentionnaires, etc.).

Il y a donc inévitablement de multiples ruptures de charge qui peuvent contribuer à diluer considérablement les responsabilités. Or, selon l'esprit du Code de Commerce, pour être juridiquement opérantes, les réserves et les dispositions prises ou à prendre en cas de réalisation d'un risque assuré doivent être formulées clairement.

I- Droits du chargeur assuré en cas d'avarie ou perte liée au transport des marchandises

L'Assureur, en vertu du Contrat d'Assurance qui le lie à l'Assuré Chargeur, est obligé de verser l'indemnité à son Assuré si le risque prévu au Contrat vient à se réaliser.

Seulement, eu égard au fait qu'on ne répare que le dommage réalisé, rien que ce dommage (réparation qui respecte le caractère indemnitaire du Contrat d'Assurance), l'Assuré ne peut prétendre recevoir une somme en remboursement supérieure au dommage réellement éprouvé.

Mais cette indemnité que l'Assureur doit nécessairement verser à l'Assuré sinistré est contenue dans le Contrat d'Assurance lui-même parce que plusieurs situations peuvent se présenter :

- soit que l'Assuré n'a souscrit qu'une assurance partielle auquel cas il lui sera appliqué la règle de proportionnalité ;
- soit que l'avarie ou la perte ne concerne que les manquants (totaux partiels), des vols ; l'indemnisation ne portera que sur ces manquants ou vols ;

- soit qu'il a été procédé à de simples réparations. Seul le montant de cette réparation sera remboursé ;
- soit qu'il existe dans le Contrat, une franchise. Cette partie de la franchise sera à la charge de l'Assuré ;
- soit qu'il s'agit de déchet de route (perte de poids ou de volume, freinte de route), qui fait partie d'éléments de risque exclu du Contrat, etc.

Autant d'hypothèses qui rendent le remboursement difficile et compliqué et surtout souvent mal compris des Assurés ; ce qui importe, c'est la réparation du dommage subi, qui se fera sur la base des conditions prévues dans le Contrat ou Police d'Assurance.

II- Valeur d'assurance ou valeur agréée

1- Définition

Le terme valeur d'assurance signifie la valeur que l'assuré a déclarée à l'assureur comme étant celle de l'objet en risque, c'est à dire la valeur du navire assuré, fixée forfaitairement entre l'assuré et les assureurs au moment de la prise d'effet du contrat et telle que spécifiée dans les Conditions Particulières.

La définition de cette valeur pour le corps du navire et pour la faculté a une grande importance à tel point que les polices types fixent les règles d'après lesquelles cette valeur doit être calculée.

Elle sert de base pour le calcul de la prime d'assurance et pour le calcul de l'indemnité.

2- Mode de calcul

La valeur d'assurance, est le montant pour lequel on assure une marchandise, il est déterminé en prenant en compte le prix de revient de la marchandise à destination majoré de 10% à 20%, pour tenir compte du manque à gagner éventuel, dû à la perte ou à l'arrivée de la marchandise en mauvais état c'est-à-dire du profit espéré. Cette valeur d'assurance est obtenue suivant la formule :

$$\mathbf{VA = PR + 10 \text{ à } 20\% PR}$$

Dans la pratique, l'assuré détermine librement la valeur de ses marchandises.

La bonne foi de l'assuré le dispense de justifier la valeur qu'il déclare.

Toutefois, au moment de l'indemniser du préjudice subi il lui est exigé la preuve de la valeur de la marchandise c'est-à-dire le prix de la marchandise à destination, (CFR/CAF).

Si CFR alors CFR majoré de 20%,

Si CAF alors CAF majoré de 10%.

■ Cas pratiques

Soit une vente CFR de 5000 000 FCFA, soit un taux de majoration maximum.

Calculez la valeur assurée de cette vente ?

3- la prime d'assurance

la prime d'assurance, c'est la somme versée par l'assuré à l'assureur en échange de la prise en charge d'un risque prévu au contrat.

- le taux de la prime

Il est établi au plan mondial des bornes limites ou coût moyen de l'assurance, Il varie de 1‰ à 2%.

Le taux est en générale convenu entre les parties en tenant compte de certains critères.

4- les critères de détermination de la prime

Plusieurs paramètres permettent de déterminer la prime d'assurance :

- la nature de la marchandise (fragile, périssable, dangereuse) ;
- le poids ou le volume de la marchandise ;
- le mode ou la nature de l'emballage ;
- le voyage à effectuer ou à assurer, c'est-à-dire l'itinéraire qu'empruntera le navire car il y a des zones à risque ;
- le navire utilisé pour le transport

5- mode de calcul de la prime

La prime d'assurance se calcule en appliquant le taux de la prime à la valeur d'assurance.

$$PA = VA \times \text{Taux de PA}$$

Cas pratique

Soit 5000 000 FCFA ? Une vente CFR

Soit un taux de majoration maximum,

Soit un taux de prime de 0,5%

Quel est le montant de la prime à payer ?

III- Sanctions en cas de défaut de paiement de la prime

Le défaut de paiement d'une prime ou de l'un des termes permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

2- Nullité, cessation ou résiliation du contrat d'assurance

Outre les autres cas prévus dans le présent contrat, la nullité, la résiliation ou la cessation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :

A- Toute assurance souscrite après un sinistre concernant le navire, est nulle s'il est prouvé que la nouvelle du sinistre en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au siège social ou aux bureaux de l'assuré ou de l'assureur, même s'ils n'en avaient pas connaissance et à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

B- En cas de retrait de l'agrément d'une entreprise d'assurance, le contrat d'assurance cesse de produire ses effets à son égard.

C- Le contrat d'assurance peut être résilié d'un commun accord avant son échéance contractuelle, moyennant ristourne de prime calculée prorata temporis (en proportion du temps écoulé); toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques du contrat.

D- Sauf accord préalable de la part des assureurs, le contrat d'assurance se termine automatiquement en cas de :

- Changement de la compagnie chargée de la gestion technique du navire et ce à compter de la date du transfert du navire à la nouvelle société de gestion ;
- Changement de pavillon du navire à compter de la date de ce changement.

En cas de résiliation ou de cessation du contrat d'assurance en vertu des clauses D et E ci-dessus, les assurés ont droit à une ristourne proportionnelle de prime.

3- Assurance de plusieurs navires sur une même police

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'un contrat distinct pour chaque navire.

La participation souscrite par chaque assureur est identique sur tous les navires de la flotte de l'assuré.

IV- Les documents à fournir à l'assureur

En assurance, pour réclamer un droit à la réparation, on vous exige toujours des justificatifs.

Le chargeur en cas de survenance de dommage aux marchandises assurées, dommages qui donnent droit aux remboursements, doit se munir des pièces justificatives.

Parmi ces pièces, il y a lieu de citer les plus nécessaires voire même suffisantes selon les cas :

Ce sont :

1. Police ou certificat d'assurance original
2. Connaissancement original
3. Facture définitive et commerciale
4. Certificat d'avaries (plus éventuellement le rapport d'expertise)
5. Liste de colisage pour les marchandises individualisées

6- Préservation des recours (échange de correspondance).

7- Autres documents nécessaires :

- Déclaration du transporteur ou de son représentant et manifeste en cas de naufrage du navire
- Copie des lettres de protestations et de réserves de correspondances
- Récapitulation chiffrée des dommages et honoraires d'expertise.

N.B. :

Ces pièces sont nécessaires pour la simple raison qu'elles constituent une base de preuve très importante devant l'assureur.

- La police ou certificat d'assurance justifie le droit à l'indemnisation,
- Le connaissement prouve la réalité du transport et la comparaison entre l'état des marchandises avant et après dommage,
- La facture commerciale renseigne sur le nombre de colis, les marques, le numéro, le prix des marchandises et leur valeur d'assurance,

- Grâce au certificat d'avaries pour les pertes partielles, l'assureur détermine la valeur exacte de l'indemnité à rembourser.
- De plus ce certificat renseigne sur la nature, la cause et l'importance des avaries
- La liste de colisage permet de connaître la part de marchandise appartenant au chargeur assuré,
- La préservation de recours permet de conserver utilement le recours de l'assureur contre le dernier transporteur et de vite vous rembourser.

Cela permet à l'assureur après vous avoir indemnisé de se substituer à vous chez le transporteur.

CONCLUSION

Le commerce international ne se concevant pas sans une part de transport, la mer a toujours été un vecteur par excellence de transport qui, si elle permet de relier des destinations de plus en plus éloignées, comporte un certain nombre de risques. Cette composante « risque » ne peut être gérée que par l'assurance. Mais afin de trouver un consensus entre l'assureur et les chargeurs assurés, une certaine dose de confiance et de dialogue doit intervenir.

CHAPITRE 05

REGLEMENT DES DOMMAGES

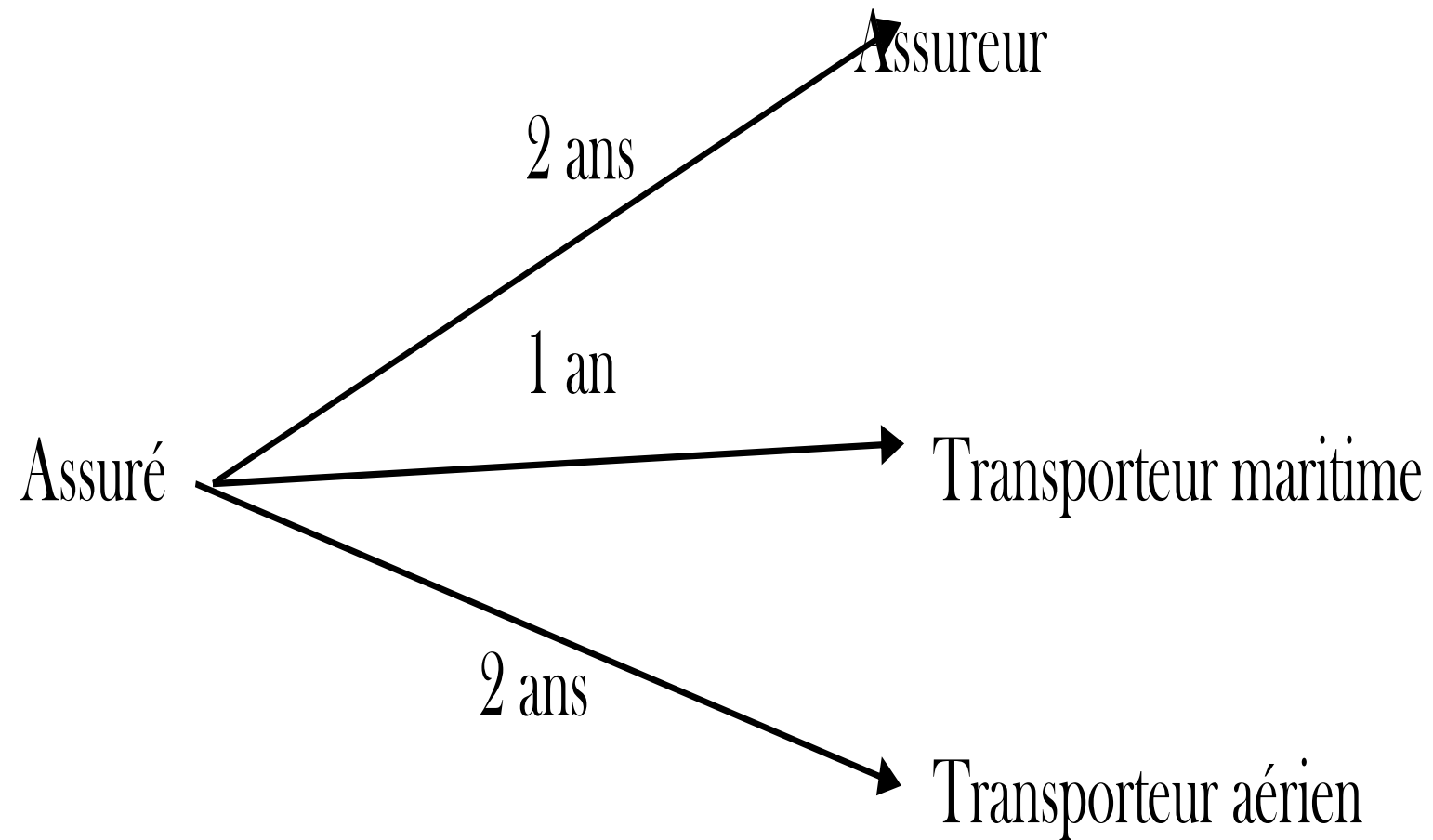
Tout comme l'Assureur réclame le paiement de la prime d'Assurance à la souscription, l'Assuré a aussi droit à l'indemnisation en cas de dommage causé aux marchandises assurées dès la réalisation du risque redouté. Ainsi lorsque tous les documents nécessaires, à la constitution du dossier de réclamation sont rassemblés par le bénéficiaire de l'Assurance, celui-ci doit, dans un bref délai les adresser à l'Assureur afin d'obtenir indemnisation.

I- La prescription

La prescription est un principe général de droit qui désigne la durée au-delà de laquelle une action en justice, civile ou pénale, n'est plus recevable.

La réclamation doit être faite plus tôt possible.

L'assuré doit présenter sa réclamation à l'assureur avant que la prescription n'ait joué au bénéfice du transporteur (un an pour les transports maritimes et terrestres, deux ans pour les transports aériens).



II- Cas courants d'indemnisation

Il existe plusieurs cas d'indemnisation liés aux risques ordinaires assurables dont les plus courants sont relatifs aux manquants et aux avaries :

1- Les manquants

Il existe des manquants dans le cas où la marchandise arrive à destination mais en quantité insuffisante par suite de perte, de détournements ou de vols.

Il y a lieu de distinguer entre manquant partiel total (perte par exemple de 50 cartons sur un lot de 100 cartons) et de manquant partiel (perte du contenu d'un carton par exemple manquant de 10 boîtes de lait d'un carton de 96 boîtes).

➤ Manquant partiel total

Soit une expédition par voie maritime de la FRANCE (Port de MARSEILLE) vers la Côte d'Ivoire (port d'ABIDJAN) de 2 000 sacs de farine.

Au déchargement du navire 1 500 sacs sont délivrés, 500 sacs sont considérés comme manquants partiels totaux.

Dans cette hypothèse, il y a lieu de commettre un commissaire d'avaries pour constater la non livraison des 500 sacs de farine en présence de toutes les parties ou d'exiger un avis du Transporteur Maritime et le présenter à l'Assureur.

L'Assuré peut se faire dédommager des 500 sacs manquants comme suit : valeur d'Assurance des 2 000 sacs de farine en **CFA : 2.000.000.**

Quelle sera l'indemnité due par l'Assureur à l'Assuré ?

➤ Manquants partiels

Considérant 500 cartons de boîtes de laits expédiés par voie maritime du Port d'ANVERS au port d'ABIDJAN.

Au débarquement, 480 cartons sont délivrés.

On constate un manquant total de 15 cartons et 5 cartons déchirés ont perdu leur contenu dans les proportions suivantes :

- carton n°	2	:	10 boîtes manquantes ;
- carton n°	10	:	08 boîtes manquantes ;
- carton n°	12	:	05 boîtes manquantes ;
- carton n°	46	:	15 boîtes manquantes ;
- cartons n°	408	:	12 boîtes manquantes.

Dans l'hypothèse de ce deuxième cas, il sera fait aussi appel à un commissaire d'avaries pour constater les pertes en présence de toutes les parties

Supposons que chaque carton contient 20 boîtes de lait et que la valeur assurée des 500 cartons s'élève en CFA à 3.000.000.

Quelle sera la proportion d'indemnisation ?

N.B. : S'il s'agit de marchandises en sacs, il faudra peser de nouveau l'ensemble des sacs pour déterminer la perte en poids de chacun d'eux avant d'effectuer l'indemnisation qui correspond.

2- Cas particuliers d'indemnisation

■ L'Avarie commune

Elle intervient lorsque, pour échapper à un péril imminent qui menace à la fois le navire et la cargaison, le capitaine s'oblige de prendre des mesures exceptionnelles pour sauver tout ou partie du navire et des marchandises.

Le sauvetage doit avoir un résultat positif.

L'Armateur et le Chargeur se cotisent pour constituer une masse monétaire destinée à indemniser ceux qui ont souffert du dommage.

❑ Caractère d'Avarie commune

Toutes les avaries ne sont pas admises au titre de l'avarie commune.

Quatre (4) caractères sont nécessaires pour cerner véritablement cette notion.

Il faut :

- un sacrifice volontaire, intentionnel de la part du capitaine (échouement intentionnel du navire, jet à la mer des marchandises pour alléger le navire en danger) ;

- Un danger imminent (menaçant), nécessitant un sacrifice pour y échapper, faute de quoi, le navire peut chavirer ;
- La sauvegarde de l'intérêt commun ;
- La nécessité d'avoir un résultat utile (un jet à la mer des marchandises qui permet au navire allégé de rejoindre plus facilement le port...)

N.B. : Les marchandises sans connaissement ne sont pas prises en compte si elles sont perdues et par conséquent ne sont pas remboursées.

Mais si elles ne sont pas perdues, elles participent au règlement.

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers comme les colis postaux ne contribuent pas aux avaries communes, s'ils ne sont pas perdus ; s'ils sont perdus on les rembourse forfaitairement.

❑ le règlement de l'avarie commune

Sauf très rares exceptions, les règlements d'avaries communes sont établis conformément aux dispositions des règles d'York et d'Anvers.

Ces règles sont conventionnelles et d'usage courant et international.

La quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement s'y réfèrent.

Ainsi, en cas de réalisation d'une avarie commune, le processus d'indemnisation des victimes se compose des principales étapes suivantes :

- Le recueil des justificatifs de dépenses (factures, notes de frais ...) ;
- la comparaison entre valeurs perdues (ou les frais) et valeurs sauvées va déterminer un taux qui une fois appliqué aux valeurs concernées va fixer la contribution de chaque partie à l'avarie ;
- L'information des parties concernées (mettre tout le monde au courant) ;
- Le recueil des garanties de paiement des contributions (garanties bancaires, engagement des assureurs...) ;

- La collecte éventuelle des contributions provisoires (en nature ou en valeurs) ;
- La qualification et l'évaluation exacte du sinistre par des experts ;
- Le cas échéant, le paiement des contributions définitives supplémentaires ou les remboursements des trop perçus (Dans l'hypothèse où la contribution définitive est différente de la contribution provisoire) ;
- L'indemnisation des parties.

La répartition des sacrifices entre le navire et la cargaison est faite par un expert répartiteur d'avarie commune ou dispacheur, généralement désigné par l'armateur ou par le transporteur.

Il établit un règlement d'avarie commune qui fixe le montant des admissions et celui des contributions dues par chacun des intéressés.

Ces contributions d'avaries peuvent être provisoires ou définitives.

A la clôture du règlement d'avaries communes, la contribution définitive est indiquée aux intéressés. En cas de différence avec la contribution provisoire, un versement supplémentaire est réclamé aux intéressés si la contribution provisoire est inférieure à la définitive. Sinon le trop perçu est remboursé.

Il est important de noter ici que, l'intérêt pour les parties d'avoir souscrit une police d'assurance est que celle-ci prend en charge la contribution d'avarie qui sera déterminée.

Sinon, la partie en question devra payer de sa propre poche la contribution qui peut parfois être terriblement lourde.

EXEMPLE 1

Soit un voyage avec 3 cartons valant 1 000 USD chacun appartenant à 3 chargeurs **X**, **Y** et **Z** et le navire valant 1 000 USD aussi. A la suite d'un évènement de mer, le capitaine de navire jette à la mer le carton de **X**. Donc à l'arrivée il reste les cartons de **Y** et **Z**, ainsi que le navire.

L'avarie étant de caractère commun, toutes les parties contribuent à la réparation du dommage.

La perte est donc de 1 000 USD, pour rembourser à **X** son carton, on va prélever $\frac{1}{4} * 1000$ à toutes les parties engagée dans le voyage (**X**, **Y**, **Z** et le propriétaire du navire) : ce sont les **contributions**.

EXEMPLE 2

Exemple :

Soit le navire DELMAS d'une valeur de 200.000.000 effectuant le trajet ROUEN-ABIDJAN avec en charge les marchandises suivantes :

- Chargeur KAKOUPièces détachées 40 millions
- Chargeur S.G.C.IMarchandises divers30 millions
- Chargeur U.A.C. Textiles20 millions
- Chargeur AYIVI Câbles électriques 15 millions

Suite à une avarie importante à la coque du navire, le capitaine décide de jeter par-dessus bord les marchandises du chargeur KAKOU.

Le navire ainsi allégé peut alors rejoindre le Port d'ABIDJAN (Port d'attache). Arrivé à ABIDJAN, l'Armateur constate un dommage du navire estimé à 50 millions, le chargeur KAKOU voit toute sa marchandise jetée dans l'eau ; le chargeur S.G.C.I. enregistre un dommage de 5 million ; le chargeur U.A.C. rien de perdu et le chargeur AYIVI obtient une perte de 5 millions.

Quelle est alors la contribution de chaque membre de l'expédition ?

Tableau de calcul des valeurs contributives

les intéressés à l'aventure de mer	Valeur des marchandises	Dommages subis	valeur contributive	Taux de cont. Indiv.(%)	
ARMATEUR	200 000 000	50 000 000	150 000 000		
Chargeur KAKOU	40 000 000	40 000 000	0		
Chargeur S.G.C.I	30 000 000	5 000 000	25 000 000		
Chargeur U.A.C	20 000 000	0	20 000 000		
Chargeur AYIVI	15 000 000	5 000 000	10 000 000		
VALEUR CONTRIBUTIVE TOTALE.....					

Déterminez contribution d'avarie commune de chaque membre de l'expédition ?

N.B. :

On voit nettement que ceux qui ont partiellement subi de dommage participent à la réparation.

Si le règlement d'avarie est accepté amiablement par toutes les parties. L'assureur sur corps et l'assureur facultés règlent entre eux, cette contribution.

Il est cependant à constater que l'armateur, le chargeur SGCI ainsi que le chargeur AYIVI participent à la réparation sans pour autant être dédommagés au titre d'avarie commune.

Les dommages qu'ils ont subis ne sont pas du ressort d'avarie commune. Donc leur police d'assurance individuelle, s'ils en ont, traitera de leur cas.

Il est à rappeler que grâce au jet à la mer, décidé volontairement par le capitaine, de toutes les marchandises du chargeur **KAKOU**, le navire a pu être sauvé de même que le reste des marchandises des autres chargeurs et ce, dans l'intérêt collectif.

Voilà le cas type d'une avarie commune.

Dans la pratique maritime, il est courant de demander aux destinataires, une caution qui servira à régler les avaries communes avant d'effectuer la délivrance des marchandises.

En réalité, ce sont les assureurs qui constituent cette caution.

D'où l'importance d'une franche collaboration entre les chargeurs et les assureurs.

IV- La Subrogation

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

V- Le délaissement (abandon)

Le délaissement consiste à mettre par l'assuré, une marchandise ou un bien à la disposition de l'assureur en lui transférant la propriété moyennant le versement (par l'assurance), du montant total de la valeur d'assurance.

Le délaissement du navire peut intervenir dans les cas suivants :

- Perte totale ;
- Réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint ou dépasse la valeur agréée ;
- Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois, la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- Impossibilité de réparer.

VI- Cas de non remboursement

Deux cas constituent des particularités dans lesquelles l'assureur n'intervient pas pour le règlement.

Ce sont les cas de déchets ou de freinte de route et de franchise.

1- Le déchet de route ou freinte de route

Le contrat d'assurance lorsqu'il est souscrit, ne couvre que des aléas.

Les risques certains et inévitables ne sont pas couverts ; donc le dommage qui peut en résulter ne dépend pas d'un aléa.

Ainsi toutes les fois que le risque aura disparu, le droit de l'assuré à la réparation disparaît en même temps.

Au cours du voyage maritime, certaines marchandises, du fait même de leur nature, subissent des déperditions de poids (grains, minerais), de quantité (verre à vitre), de volume (liquides, alcool...) sans qu'un évènement ou un accident quelconque ait contribué à cette perte.

Cette déperdition appelée freinte de route ou déchet de route est plus souvent consécutive au passage de plusieurs zones climatiques (zone froide au nord, zone tempérée au sud) et est, de ce fait, indépendante de tout aléa de transport.

La freinte de route est donc inhérente à la marchandise et elle est le plus souvent évaluée suivant les ports, en termes de pourcentage non remboursable par les assureurs.

2- La franchise

Certaines marchandises subissent en cours de transport des dommages si minimes que l'assuré et l'assureur peuvent convenir de les éliminer de la garantie.

Avec l'application de la franchise dans le contrat d'assurance, l'assureur n'intervient qu'à partir d'un seuil défini.

En dessous de ce seuil, l'assuré est son propre assureur et prend en charge la réparation du dommage.

Cette clause de franchise qui existe dans de nombreux contrats, évite non seulement à l'assureur d'avoir à payer de trop nombreuses petites réclamations et permet de responsabiliser davantage l'assuré mais aussi et surtout permet à l'assuré de bénéficier d'une réduction de prime à la souscription du contrat d'assurance.

Exemple de franchise :

Une marchandise est assurée pour 300 000 FCFA

La franchise mentionnée au contrat est de 50 000 FCFA

Le dommage est évalué à 40 000 FCFA

L'assureur ne paie rien, l'assuré supporte lui-même la réparation de 40 000 FCFA, en vertu de la franchise, par contre, si le dommage est de 100 000 FCFA, l'assureur versera le montant du dommage moins la franchise, soit $100\ 000\ \text{FCFA} - 50\ 000\ \text{FCFA} = 50\ 000\ \text{CFA}$.

Généralement, cette franchise en cas d'avaries particulières, sauf convention contraire, n'excède pas 5% de la valeur d'assurance.

Il convient de préciser que la prescription des actions à intenter en matière d'avarie commune est de un (1) an.

CHAPITRE 07

L'ASSURANCE MODERNE ET LA GESTION DES SINISTRES

L'assurance est de nos jours un procédé collectif de répartition des risques.

Ces risques peuvent atteindre et ruiner individuellement tel ou tel assuré.

L'énorme valeur financière des navires modernes, pourrait par un seul sinistre ruiner une compagnie d'assurance aussi puissante soit elle. Aucune compagnie seule n'assure de pareils risques.

En signant des polices l'assureur doit suivre avec une rigueur absolue quelques règles principales.

Sa première préoccupation en signant un contrat est de ne jamais se trouver engagé à payer, à la suite d'un évènement malheureux ou d'une série d'évènements, une somme plus importante que celle qu'il a prévu.

Il a l'esprit la nécessité de maintenir l'équilibre de ces risques et il parviendra soit :

- En limitant sa souscription (plein)
- En cédant à d'autres assureurs une partie de sa souscription.

Ainsi les risques s'étalent de plus en plus, ils finissent par intéresser tous les professionnels de l'industrie et du commerce maritime.

Et ceci non seulement à l'échelle nationale mais bien aussi internationale.

I- Le plein

Au début de chaque année, l'assureur établit un tableau où figure le maximum de risques qu'il accepte de prendre par mode de transport.

Exemple :

- 10 millions de francs sur un bateau,
- 2 millions sur un seul avion,
- 800 000 francs sur un wagon ou un seul camion.

II- La réassurance

Le but de l'assurance de dommage est l'indemnisation de l'assuré en raison du dommage qu'il a subi personnellement ou par ricochet de son patrimoine.

Mais certains risques peuvent engendrer des sinistres importants pouvant mettre en péril l'équilibre financier, voire l'avenir de la société.

C'est pour cette raison que l'assureur doit se réassurer et se Co-assurer. La réassurance est l'opération par laquelle une société d'assurance s'assure elle-même auprès d'une autre, pour une partie d'un risque qu'elle a prise en charge.

La réassurance permet une répartition du risque.

Le réassureur peut être une société d'assurance ou une société spécialisée en réassurance.

L'assureur initial joue le rôle de l'assuré et le réassureur joue le rôle de l'assureur.

Ce phénomène est généralisé que toutes sociétés d'assurance petites ou très importante se réassurent pour éviter qu'un évènement ne mette sa situation financière en péril.

La solidarité joue au plan international ce qui permet d'éviter la mise en difficulté d'un marché national à la suite de difficulté.

III- La coassurance

- Définition

C'est l'opération dans laquelle se trouvent deux ou plusieurs assureurs qui s'engagent sur un même risque pour des sommes fixes.

Généralement chacun ignore pour quelle somme les autres assureurs se sont engagés.

Le même risque se trouve couvert par une série de contrats indépendants.

Ce mode de souscription est fort répandu dans l'assurance maritime.

Chaque assureur prend en portefeuille (en charge) un pourcentage déterminé du risque pour lequel il sera totalement et entièrement responsable. Dans cette opération il n'y a pas de solidarité entre divers assureurs.

■ la notion d'apérateur

On appelle apérateur l'assureur qui signe en premier sur une police. C'est lui qui en a discuté les termes et les conditions avec le courtier. Cette situation d'apérateur ne lui confère aucun droit, aucune supériorité sur les autres assureurs, néanmoins, c'est lui que le courtier consultera s'il y a une difficulté ou une décision à prendre. L'apérateur est le plus souvent suivi par ses confrères, mais il ne les engage pas s'il s'agit de prendre position sur le règlement d'un sinistre. Il est normal que l'apérateur réunisse ses confrères et les consulte avant de répondre au courtier et à l'assuré.

Dans la pratique, quand un risque est important, aucune compagnie ne consent à le couvrir tout en entier.

L'intéressé va alors s'adresser à plusieurs compagnies par l'intermédiaire de plusieurs courtiers d'assurance.

Le premier à laquelle il s'adresse avec succès et qui va souscrire un pourcentage important de la garantie, prend le nom d'apériteur car c'est lui qui ouvre la liste des assureurs.

EX : 2 milliards de risque à assurer.

- SAHAM : 45%
- NSIA : 25%
- SUNU : 20%
- AGF : 10%

En l'espèce, SAHAM est donc l'apéritrice.

En cas de litige, elle jouera un certain rôle pour les autres assureurs.

IV- La gestion des sinistres

1- Déclaration de sinistre

L'assuré doit déclarer aux assureurs tout événement susceptible d'engager leur garantie, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date où il en a connaissance.

L'inexécution de cette obligation peut entraîner la déchéance du droit à indemnité, sauf si les assureurs conviennent du contraire.

2- Gestion des sinistres

- Si le contrat est souscrit auprès de plusieurs assureurs

Les sinistres sont gérés par l'assureur apéritier du contrat ;
Chaque assureur n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme assurée par lui.

- L'assureur apéritier est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion des sinistres, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

- L'assuré est en droit d'obtenir un acompte, avant l'émission du règlement définitif, à la condition que l'assureur n'ait pas de doute raisonnable sur la mise en jeu de sa garantie.
- Le paiement de l'acompte par l'assureur ne constitue pas une reconnaissance des droits de l'assuré au titre de la garantie.
- S'il s'avère par la suite que cet acompte a été indûment effectué, il sera remboursé, à moins que les assureurs n'en conviennent autrement par écrit.

En échange de ses services, l'assureur apériteur peut facturer aux autres Co-assureurs les frais qu'il aura raisonnablement exposés.

Ceux-ci les lui régleront proportionnellement à leur part, y compris lorsque la réclamation sera rejetée ou qu'elle sera inférieure à la franchise.

3- Clause de médiation

L'assuré ou l'assureur apériteur, pour le compte de la Co-assurance, en cas de litiges relatifs au contrat d'assurance, peut demander l'intervention d'un médiateur avant d'entreprendre toute action judiciaire, sauf mesures conservatoires destinées à préserver les droits d'action de chacune des parties.

4- Expertises

Dès qu'il est en mesure de le faire et, dans tous les cas, au plus tard soixante (60) jours après la date de l'événement, l'assuré doit participer avec les représentants des assureurs à une expertise conjointe sur les dommages susceptibles de donner lieu à une réclamation...

Dans les cas où il peut y avoir une réclamation pour pertes financières partielles, l'expertise doit avoir lieu au plus tard 14 (quatorze) jours après la date de l'événement.

CONCLUSION

Le commerce international ne se concevant pas sans une part de transport, la mer a toujours été un vecteur par excellence de transport qui, si elle permet de relier des destinations de plus en plus éloignées, comporte un certain nombre de risques.

Cette composante « risque » ne peut être gérée que par l'assurance.

Mais afin de trouver un consensus entre l'assureur et les chargeurs assurés, une certaine dose de confiance et de dialogue doit intervenir.



**JE VOUS REMERCIE
DE VOTRE ATTENTION**