

AVIS AUX CHARGEURS N°02/DGOIC/DACCSL/2025

L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) a l'honneur de porter à l'attention de l'ensemble des chargeurs et acteurs maritimes et portuaires de l'organisation par le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) d'un colloque international sur le thème « **la prise en compte des avaries communes dans la gestion des sinistres maritimes** » du 25 au 27 juin 2025 à Kribi au Cameroun.

Ce grand évènement, organisé avec la collaboration d'imminent experts dont ceux de l'Union Internationale des Assurances Maritimes, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, la CIMA, le CESAM etc., est une tribune de référence pour débattre à la fois du faible taux de pénétration des assurances maritimes en Afrique (moins de 4%) et du problème de détournement de plus en plus croissant du concept d'«avaries communes» par les transporteurs maritimes qui en font une cause d'exonération de leur responsabilité.

Pour toutes informations complémentaires, prière de prendre contact avec le CNCC aux coordonnées suivantes :

formation@cncc-cm.org / h.iliassou@cncc-cm.org / m.tonye@cncc-cm.org
Tel : (237) 674 010 051 / 699 340 737

Vu l'intérêt de la thématique, invitation est lancée à tous en vue d'y participer

Fait à Abidjan, le 03 Juin 2025

La Direction Générale

PJ : 01 fiche technique
01 formulaire d'inscription

(Première annonce)

COLLOQUE INTERNATIONAL SUR LES ASSURANCES MARITIMES

FICHE TECHNIQUE

Thème :

LA PRISE EN COMPTE DES AVARIES COMMUNES DANS LA GESTION DES SINISTRES MARITIMES

Date : 25 – 27 juin 2025

Lieu : Kribi - Cameroun

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Conçues à une époque où il fallait mutualiser les risques de l'expédition maritime, le visage contemporain des avaries communes a poussé à s'interroger sur leur pertinence. Et pour cause, à son institution, il s'agissait d'un mécanisme entre associés temporaires d'une expédition maritime se considérant unis d'intérêt pour résister aux **périls de la navigation**. Le mécanisme ne devait être activé qu'à la condition de faire face à une **dépense** ou un **sacrifice volontaire** affectant l'expédition maritime, à laquelle elle doit être limitée. La solidarité était au cœur de cette institution. Mais très souvent, bien de subterfuges sont utilisés pour déclarer les avaries communes pour des dépenses susceptibles d'être imputées à l'armateur telles que des frais de remorquage, d'assistance, de relâche, de réparation, de rançon, les préjudices moraux ou un dommage volontairement causé à la marchandise en dehors de tout sacrifice, résultant parfois du défaut de mise en état de navigabilité du navire avant le voyage. De très nombreux écarts ont assez souvent été observés conduisant à s'interroger sur la nécessité de l'abolition d'une institution surannée méconnue des autres modes de transport et même de son pendant le transport fluvial.

II. ENJEUX

Comment concevoir aujourd'hui les avaries communes face au déclin de la solidarité dans sa mise en œuvre ? Le capitaine peut-il objectivement déclarer les avaries communes lorsqu'il n'aura pas fait diligence nécessaire pour veiller au bon état de navigabilité du navire ? Qui est le juge de l'opportunité de la déclaration en avaries communes ? Tous les chefs de préjudice et les dépenses doivent-ils être couverts au nom des avaries communes ? La déclaration en avaries communes met-elle un terme aux obligations du transporteur en termes de soins et de livraison de la cargaison sauvée ?

Malgré tous ces questionnements, le débat de l'abolition des avaries communes semble avoir aujourd'hui cédé le pas à celui du recadrage ou de la redéfinition de son champ d'application. A la suite du colloque sur les enjeux des assurances maritimes dans les pays africains, l'assurance maritime s'illustre comme le pis-aller pour se prémunir contre les aléas des avaries communes, susceptibles d'occasionner le déclin d'une entreprise, d'un chargeur, voire sa faillite. On a par exemple vu le dispatcheur *Richard Hogg Lindley* exiger lors de l'incendie survenue sur le MAERSK HONAM en 2018 une indemnité d'assistance correspondant à 42,5 % de la marchandise et un dépôt de garantie d'avaries communes de 11,5 %. Que se passerait-il pour un chargeur, non assuré, engagé dans un projet dont l'entièreté de la cargaison et des investissements se retrouverait à bord dudit navire ? Ce type de scénario n'est pas isolé tant la systématique des avaries communes tend à se généraliser qu'il s'agisse de l'obstruction du canal de Suez par l'Evergiven en 2021, de la paralysie du port de Baltimore par le M/V Dali affrété par MAERSK lors du sinistre ayant conduit à l'effondrement du Sir Francis Scott Key Bridge sur le fleuve Patapsco en avril 2024 ou encore à la suite de l'incendie qui aura duré près de 10 jours sur le navire nouvellement construit MAERSK Frankfurt, au large de la côte Est de l'Inde en juillet 2024. Sera-t-elle déclarée pour les incidents qui auront abouti à la perte en mer de 44 et 99 conteneurs respectivement sur les navires CMA CGM Benjamin Franklin en juillet 2024 et CMA CGM BELEM en août 2024 ?

III. OBJECTIF

Fort de ce qui précède, le deuxième colloque sur les assurances maritimes entend poursuivre la sensibilisation démarrée en 2023 à Kribi sur le thème « **la prise en compte des avaries communes dans la gestion des sinistres maritimes** ».

III.A - OBJECTIF GENERAL

Ce colloque aura pour objectif général d'amener les parties à l'expédition maritime et plus spécialement le chargeur à intégrer leur niveau d'implication face aux événements de mer, dont la survenance échappe au contrôle du transporteur.

III.B - OBJECTIFS SPECIFIQUES

Plus concrètement, il s'agira :

- d'identifier les évènements de mer ouvrant droit aux avaries communes ;
- de savoir repérer l'élément déclencheur des avaries communes ;
- de démystifier le régime des avaries communes ;
- de saisir les obligations des parties dès la déclaration en avaries communes ;
- de mesurer l'étendue des obligations du transporteur pour une meilleure défense des droits et intérêts.

IV. RESULTATS ATTENDUS

S'il est vrai que les avaries communes constituent une véritable bouée pour le transporteur, qui pourra faire appel à tous les intérêts cargaisons, encore faut-il qu'il arrive à établir qu'il a accompli diligemment ses obligations à l'égard du navire et vis-à-vis de ses cocontractants. Rendu au terme d'un colloque d'une telle envergure, les participants pourront être en mesure :

- d'appréhender le risque de la non-assurance et les types d'assurance pour faire face efficacement aux avaries communes ;
- de comprendre le rôle des parties prenantes à la gestion des avaries communes ;
- de mieux interagir dans le cadre d'une démarche précontentieuse d'avaries communes ;
- d'optimiser la gestion du sinistre assurance ;
- de savoir distribuer les systèmes d'indemnisation entre les régimes obligatoires et complémentaires.

V. METHODOLOGIE

Pour atteindre ces objectifs, la méthodologie proposée mettra l'accent sur des exposés en diapositives, suivis des échanges interactifs avec les participants. Suivant le format retenu, quelques ateliers permettront aux participants d'examiner les aspects pratiques du calcul et de la mise en œuvre de certaines assurances maritimes. Le colloque donnera lieu à une évaluation et à la délivrance des certificats électroniques de participation.

VI. CONTENU DES TRAVAUX

Ces travaux qui pourraient se tenir sur trois (03) jours seront répartis en huit (08) sessions traitant des thématiques ci-après :

- l'évolution des contours de l'appréhension des avaries communes ;
 - o contexte historique des avaries communes,
 - o renouveau des avaries communes,
 - o l'assurabilité des risques exceptionnels et risques de guerre,
 - o critique des avaries communes,
- le cadre légal et conventionnel des avaries communes ;
 - o les réglementations nationales et internationales (critères d'application des RYA, RHV, Hamburg, Harter Act),
 - o les avaries communes dans les affrètements (quelles clauses ? le régime d'indemnisation),
 - o Jason clause et new Jason Clause,
 - o typologie des avaries,
 - o importance de la classification et la certification à la prévention des avaries communes,
 - o conditions de la rémunération des dépenses d'assistance (règle "no cure no pay" et la *scopie clause*),
- l'opérationnalisation des avaries communes ;
 - o l'initiative du déclenchement des avaries communes,
 - o le moment de l'appréciation des avaries communes (pendant ou après le sacrifice ? ou au déchargement ? à la livraison),
 - o l'office de la déclaration en avaries communes,
 - o appréciation de la faute du capitaine,
- l'importance de l'assurance en avaries communes ;
 - o assiette du montant de la perte et détermination de la valeur contributive (dépenses inéligibles),
 - o sort des marchandises non assurées, non déclarées et mal déclarées,
 - o recours de l'assureur en avaries communes,
- la priorisation des dépenses d'avaries communes dans les créances maritimes ;
 - o les critères de l'expert répartiteur et la contestation de la dispatche,
 - o évaluation des pertes et détermination des règles de contribution,
- l'indemnisation des parties prenantes ;
 - o détermination des masses créancières et débitrices,
 - o rémunération et indemnisation des intérêts en présence,
 - o indemnisation spéciale pour les dommages environnementaux,
- les régimes spéciaux d'indemnisation tirés des Conventions de l'OMI ;
 - o
 - o
- le contentieux des avaries communes ;
 - o arbitralité des avaries communes,

- distinction de la procédure en avaries communes de l'instance judiciaire tendant à établir la responsabilité des participants à l'opération maritime,

Chacune de ces sessions donnera lieu à deux, voire plusieurs exposés. Le programme sera diffusé avec la deuxième annonce.

VII. PARTENARIAT

Deux types de partenariat seront envisagés pour cet événement.

Le premier sera d'ordre technique. Il s'agira d'associer des organismes à même de proposer des experts pour l'animation de certains thèmes. A cet effet, des experts pourront être sollicités des organismes tels que le Comité Maritime International, l'Union Internationale des Assurances Maritimes (IUMI), la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, l'International Group of P&I Clubs, le Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance (CIMA), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le CESAM, le Bureau VERITAS, etc.

Le second partenariat sera de type événementiel pour donner de la visibilité à l'évènement.

VIII. PUBLIC CIBLE

Ce colloque s'adresse à un public large et varié constitué aussi bien de praticiens, professionnels que d'académiciens traitant des assurances maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, et même du monde entier.

En font partie :

- Chargeurs ;
- Gestionnaires Import/Export ;
- Commissionnaires agréés en Douane ;
- Déclarants en Douanes ;
- Responsables logistiques ;
- Agents de transit ;
- Responsables d'achat ;
- Opérateurs économiques exerçant dans le commerce international.
- Syndicats de Chargeurs ;
- Groupements des Chargeurs ;
- Agents et opérateurs des compagnies maritimes ;

- Agents et opérateurs des sociétés d'acconage, de consignation et d'agence maritime ;
- Agents des sociétés d'assurances ;
- Enseignants et chercheurs.

IX. LANGUES

Le colloque se déroulera en français et en anglais avec interprétation simultanée.

X. DATE ET LIEU

Du **25 au 27 Juin 2025** à Kribi au Cameroun.

XI. CONTRIBUTION AUX FRAIS

	Inscription jusqu'au 31/03/2025	Inscription après le 31/03/2025
Nationaux	200 000 F CFA	300 000 F CFA
Etrangers	500 EUR	800 EUR
Etudiants	50 000 F CFA	100 000 F CFA
Actes colloque	A déterminer	

XII. INSCRIPTION

Toute personne désireuse de prendre part au colloque doit retourner le formulaire d'inscription au CNCC pour confirmer son enregistrement.

XIII. FORMAT

Le colloque se déroulera en présentiel avec une diffusion en ligne sur Zoom.

XIV. PUBLICATION

Les actes du colloque donneront droit à une publication que préfacera le Directeur Général du CNCC, selon l'accompagnement que les partenaires voudront apporter au succès de l'évènement. Des appels à souscription pourront également être lancés vers toute personne ou structure intéressée.



COLLOQUE INTERNATIONAL

**Thème : LA PRISE EN COMPTE DES AVARIES
COMMUNES DANS LA GESTION DES SINISTRES
MARITIMES**

**Hôtel Le Lagon, Kribi - Cameroun Du 25 au 27
Juin 2025**

Fiche d'inscription

Structure _____

Ville _____ B.P _____

Téléphone _____ FAX _____

Pays _____

E-mail _____

Secteur d'activités _____

Contact _____

N°	Noms des participants	Titre / Fonction
1		
2		
3		
4		
5		

Type	Coût unitaire	Quantité	Total
Nationaux	200 000 FCFA		
Étrangers	500 EUR		
Actes du colloque	25 000 FCFA		
		Coût total	

***Moyens de règlement**

Orange Money OM: #150*47#, Code Marchand: 378171

BICEC : 10001 - 06800 - 33946300001 - 23 (Au profit du Conseil National des Chargeurs du Cameroun)

Espèces **N.B: Bien vouloir confirmer votre règlement au plus tard le 02 juin 2025**

Nom et signature du Directeur Général de la structure :

Date et Lieu :



formation@cnc-cm.org



<https://wa.me/+237699340737>