

# La contribution des Commissaires d'Avaries dans les programmes internationaux

Congrès des Commissaires d'Avaries  
Paris  
10-11 octobre 2012

ARC Marine / J-P Ryckaert/  
Paris / 11 octobre 2012

Allianz 

# Table des matières

- 1** Les programmes internationaux
- 2** Organisation de la prévention
- 3** Gestion des missions
- 4** Conclusion

# Les Programmes internationaux

## Définition

Par définition un programme est international lorsqu'il incorpore à la police principale d'un assuré les filiales étrangères de cet assuré.

Ces filiales peuvent aussi être assurées localement par des filiales de l'assureur principal.

Dans la majorité des cas ces programmes internationaux donnent lieu à des actions de prévention

## Caractéristiques

- Police principale dite „police master“
  - Fixe les règles de prévention
  - Fixe éventuellement le budget des actions de prévention
- Polices locales, la police principale couvrant alors les différences de couverture ou de limite
- Courtiers locaux
- Experts locaux

## Les programmes internationaux

### Expédition Critique (Critical Shipment)

La police définit des seuils à partir desquels une expédition est soumise à déclaration.

- Valeur unitaire et/ou poids unitaire
- Valeur cumulée de l'expédition
- Criticité de l'expédition
  - Importance du matériel dans l'exécution du projet.
  - Difficultés liées à l'état des infrastructures routières
  - Transport par barges remorquées
  - Transbordement navire de mer/allège
  - Utilisation de pontons grues

**Qu'est ce  
qu'une  
expédition  
critique ?**



**Ceci est une  
expédition  
critique au  
sens de la  
police**

## Organisation de la prévention (Loss control)

### La déclaration

Chaque assuré utilise un formulaire d'expédition critique défini par l'assureur et dans lequel sont indiqués au minimum:

- Le nom de la filiale et le contact
- La nature du matériel expédié
- La valeur du matériel
- L'incoterm
- Les agents (commissionnaire de transport et consignataire du navire)
- Le moyen de transport
- Le nom du navire le cas échéant
- Le point de départ
- Les points de transbordement
- Le point d'arrivée

**Première  
étape  
l'Assuré**

## Organisation de la prévention (Loss control)

### Evaluation du risque associé à l'expédition

Une expédition répondant à un ou plusieurs critères critiques peut ne pas présenter de risque majeur nécessitant une mise en place de prévention.

C'est le cas notamment

- D'expédition de matériel de valeur dépassant le seuil de la police mais transporté en caisses et par avion (ailettes de turbine par exemple)
- De matériel lourd mais transporté par un transporteur spécialisé sur remorque adaptée et sur des infrastructures routières de bonne qualité
- De matériel de faible valeur et sans criticité particulière transporté sur des routes en mauvais état.

C'est le risque réel encouru par la marchandise en regard de sa valeur qui déterminera le déclenchement ou non d'une action de prévention

**Deuxième  
étape  
l'Assureur**

## Organisation de la prévention (Loss control)

### Le budget prévention

L'assuré peut octroyer un budget pour la prévention.

L'un des rôles du conseiller technique chargé de la prévention chez l'assureur est de veiller à la tenue du budget.

Pour cette raison, la prévention se doit d'être piloté depuis le siège de l'assureur principal et non par ses filiales locales

Certaines polices prévoient que les filiales locales de l'assuré puissent organiser elles-mêmes des missions avec des experts de leur choix, les frais étant à la charge de la filiale.

**Deuxième  
étape  
l'Assureur**

## Organisation de la prévention (Loss control)

### L'intervention du Commissaire d'Avaries

Lorsqu'une expédition réunit les conditions pour qu'une action de prévention soit déclenchée, l'assureur nomme le Commissaire d'Avaries local dont la tâche sera:

- De nommer l'expert le plus qualifié pour le type de mission demandée
- De contacter les acteurs locaux (agents, transporteurs) pour mener à bien l'expertise
- De rapporter à l'assureur toute les difficultés que pourrait rencontrer l'expédition du fait de l'état des infrastructures locales
- A l'issue de la mission présenter un rapport détaillé avec photos exploitables et une facture dont le montant sera, bien entendu, raisonnable

**Troisième  
étape**

**Le**

**Commissaire  
d'Avaries**

## Organisation de la prévention (Loss control)



Dans certains cas, les filiales peuvent omettre de déclarer les expéditions critiques, c'est le cas notamment de certaines expéditions en série de matériels identiques.

L'expéditeur du matériel considère parfois qu'il suffit de faire surveiller le premier chargement pour en mettre au point la méthode et qu'ainsi les expéditions suivantes se dérouleront sans heurt.

**ERREUR !**



**Autre rôle  
du  
Commissaire  
d'Avaries**

**Grâce à ses contacts locaux, le commissaire d'avaries est à même de signaler à l'assureur les expéditions de matériel qui ne seraient pas déclarés.**

## Gestion des déclarations et missions

Entre le premier janvier et le 2 octobre 2012 nous avons reçu 252 déclarations faites par le même assuré

Ce flot continu de déclarations oblige à mettre en place une gestion rigoureuse des déclarations d'expédition critiques.

Plusieurs problèmes peuvent se poser:

- Deux filiales différentes peuvent signaler la même expéditions avec des indications différentes de date ou nom de projet
- Le matériel de plusieurs projets peut partir sur un seul navire. Le plein de la police peut être atteint et même dépassé
- Une filiale peut déclarer une expédition FOB sans plus de précision alors que l'acheteur est une autre filiale du même assuré.

**L'expert local  
associe le  
matériel à un  
projet**

## Gestion des déclarations et missions

215 missions de prévention marchandise ont été confiées à des membres du réseau CESAM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

74% de ces missions concernent un seul assuré.

Nous avons mis en place en 2006 une base de données recensant tous les activités du service.

Nous y recensons

- Les renseignements concernant l'assuré et le courtier
- Les particularités techniques de l'expédition
- Le déroulement de l'expertise et du rapport
- Les coûts de l'expertise

**Gestion des  
missions en  
temps réel**

# Gestion des déclarations et missions

**Gestion des missions en temps réel**

File N°: 
 AGCS Office: 
 Date of Notifica:

Requesting Department: 
 Underwriter:

Insured / Prospect: 
 Policy Number:

Subsidiary: 
 Project name:

Insured Contact 1:  
 Insured Contact 2:

Broker: 
 Broker Contact:

Task Type: 
 Task Description:

MR Code:

Link to File:

Observations: 
 File Status:

No Survey GO TO

Survey GO TO

Last 2011 file is 2011/345

# Gestion des déclarations et missions

## SURVEY PARTICULARS

**Gestion des missions en temps réel**

File N°:

AGCS:

Vessel / Establishment Name:  Location:

Survey foreseen date:  Type of Survey:

Survey Description:

Type of Goods:  Value of Goods:

Main Freight Forwarder Contact 1:  Details

Main Freight Forwarder Contact 2 or Sub-contractor Contact:  Details

Link to File:

Observations:  File Status:

**SAVE / EXIT**

# Gestion des déclarations et missions

**Gestion des missions en temps réel**

Police

**SURVEY ASSIGNMENT AND REPORTING**

File N°:

AGCS C

Surveying Agent or Company:

Surveyor:

Surveyor appointed by:  On:  Surveyor A/R Date:  Surveyor

Survey Status:  Reason if survey not performed:

Expected Survey Cost in Euros only:

Date Survey completed:  Date completion notice or preliminary report received:  Date Final Report received:

Report forwarded to Client:  Report forwarded to Broker:  Date invoice received:

Link to File:

Observations:

File Status:

**SAVE / EXIT**

# Gestion des déclarations et missions

**SURVEY COST MANAGEMENT**

File N°:

AGCS Office:

Insured / Prospect:

Policy Number:

Project name:

Third Party Survey Cost:

Paid by:

Date invoice sent to Accounting:

Invoice Number:

---

**External Surveyor breakdown of costs**

Currency:

Surveyor Fees:

Surveyor Expenses:

Change: One =

VAT:

Surveyor total cost in

---

**AGCS surveyor breakdown of expenses**

Currency:

Total:

Air Fare:

Ground Transportation:

Meals:

Hotel:

Miscellaneous:

Link to File:

Observations:

File Status:

**SAVE / EXIT**

Gestion des missions en temps réel

## Gestion des déclarations et missions

### Le rapport d'expertise

Dès réception le rapport est transmis :

- A l'assuré: le responsable de projet, le responsable logistique et sur demande le responsable d'assurance local dans le cas d'une filiale
- Au courtier
- Au commissionnaire de transport dans certains cas emblématiques.
- A la filiale d'assurance locale

Le rapport est stocké sous forme informatique pour être utilisé en cas de conflit éventuel avec le destinataire de la marchandise.

**Que devient le rapport de l'expert ?**

## Conclusion

**Une prévention réussie est un accident en moins (normalement)**



Allianz a besoin de vous  
Merci pour votre attention

