

Le certificat d'assurance donne la preuve qu'une assurance a été souscrite pour les marchandises qui y sont précisées et permet le transfert de cette protection aux autres parties intéressées, notamment l'acheteur, l'importateur ou le destinataire. La vente à l'étranger est facilitée par l'établissement de la police «à qui de droit», c'est-à-dire à l'avantage de l'un ou l'autre des intervenants participant au contrat de vente.

2. L'obtention de l'assurance

La police d'assurance peut être obtenue de l'une ou l'autre des manières suivantes :

- en s'adressant directement à l'assureur;
- en s'adressant à un courtier ou à un agent d'assurances;
- par l'entremise d'un transitaire ou d'un courtier en douane.

Il est habituellement préférable de souscrire une police d'assurance maritime en ayant recours à un intermédiaire qui connaît bien les aspects techniques du transport, aussi bien que de l'assurance. Bien qu'un agent soit généralement payé par celui qui retient ses services, dans le domaine de l'assurance, c'est l'assureur qui se charge de cette rémunération, en versant à l'agent un pourcentage de la prime payée, fraction qu'il impute ensuite à ses frais d'exploitation. Le fait de s'adresser directement à l'assureur ne garantit donc aucune économie.

Les sociétés d'assurances autorisées comprennent les sociétés constituées au Canada, à l'échelle fédérale ou provinciale, et les sociétés étrangères qui offrent l'assurance maritime par le biais de leurs succursales canadiennes. Les activités de toutes ces sociétés sont régies par les autorités provinciales.

Les sociétés non autorisées sont généralement des sociétés détenues par des intérêts étrangers et qui, semble-t-il, ne possèdent pas d'établissement de souscription au Canada, où elles font affaire par l'intermédiaire de courtiers. La société Lloyd's of London en est un exemple.

3. Les types de polices

Aux termes de la loi canadienne sur l'assurance maritime, adoptée en 1906, une police d'assurance maritime ne peut protéger l'assuré contre toutes les pertes ou dommages que peuvent subir ses biens. La perte ou les dommages doivent être imputables à un événement fortuit, sur lequel l'assuré n'a aucun contrôle. Les assureurs maritimes ne sont donc pas tenus de rembourser les dommages prévisibles en raison de l'emballage ou de la nature des marchandises (c'est-à-dire en raison de la négligence de l'expéditeur ou d'un vice de la marchandise).

Il existe deux principaux types de polices :

- les polices couvrant un risque particulier, dites «au voyage»; et
- les polices sur facultés d'abonnement.

La présentation des deux types de police est relativement semblable; elles se différencient surtout du fait que, dans une police au voyage, les marchandises et les détails de l'expédition sont décrits très précisément tandis que, dans une police sur facultés, on précise uniquement le genre de marchandises et d'itinéraires assurés.

i. La police au voyage. Pour un exportateur, il est possible, quoique incommode et onéreux, de souscrire une police d'assurance pour chacune de ses expéditions. L'une de celles-ci, oubliée, partira peut-être sans assurance; l'expéditeur devra subir les effets des fluctuations de tarifs ou encore, en l'absence d'une police à long terme, la prime de chaque envoi sera établie d'après le dossier de sinistres résultant des expéditions précédentes.

ii. La police sur facultés. L'exportateur qui effectue régulièrement des échanges avec l'étranger aura avantage à conclure un contrat à long terme avec une société d'assurances. La plupart de ces contrats s'appellent simplement «polices sur facultés d'abonnement»; certains portent le nom de «polices flottantes».

L'assurance ainsi obtenue peut être valide pour une période désignée ou être illimitée, sa résiliation étant effectuée sur avis de l'une ou l'autre des parties.