

Quelques réflexions sur l'assurance des marchandises transportées.

Le transport des marchandises implique l'utilisation d'un ou de plusieurs moyens de transport, le plus souvent dans un cadre international. Au plan du droit, le droit des transports a quelques spécificités par rapport au droit commercial général, le droit national étant, dans de nombreux cas, supplétif.

Au plan de l'assurance, le code des assurances affirme la particularité de l'assurance transport, qui déroge au droit commun de l'assurance. Les assurances dommages terrestres figurent aux titres I et II du livre 1^o du Code des assurances. Mais ce type de contrat n'est pas défini par le Code. Seul l'article L111-1 du Code des assurances nous précise que les assurances dommages terrestres sont des assurances qui ne sont ni maritimes, ni fluviales, ni réassurances et ni crédit. Voilà ce qui l'on peut appeler une définition ouverte par la négative. Par contre, le contrat d'assurance transport est défini de manière précise par Article L171-1 du Code des assurances modifié par l'Ordonnance n°2011-839 du 15 juillet 2011 de la façon suivante :

« Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir :

1° Les risques maritimes ;

2° Les risques aériens ou aéronautiques ;

3° Les risques relatifs à la responsabilité civile au titre d'une opération spatiale ;

4° Les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou terrestre. »

Cette définition est précise et semble devoir impliquer une interprétation restrictive : en cas de doute, c'est de l'assurance ordinaire. Ce n'est pourtant pas le cas : en matière d'assurance de marchandises, les règles du contrat d'assurance transport sont applicables à tout le voyage. Cette spécificité est soulignée au préambule de la police française d'assurance des marchandises transportées par voie maritime ou par voie terrestre qui précise : *«Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1er du Code des Assurances, qu'elles soient ou non rappelées dans la police. »* En d'autres termes, l'assurance transport déroge au droit commun de l'assurance.

L'assurance des marchandises transportées diffère surtout de l'assurance dommage ordinaire en raison de son objet : le bien assuré représente souvent un capital très important, dans un cadre international, avec un aléa particulier, le transport. Le coût de la couverture d'assurance de la marchandise transportée est une donnée prise en compte dans l'évaluation du prix d'acheminement d'un bien. L'obligation d'assurer la marchandise est très souvent prévue au contrat de vente ou d'achat : la compétition est importante.

Ce caractère dérogatoire de l'assurance transport est présent tout au long de la vie du contrat d'assurance transport. On le retrouve d'une part non seulement au niveau de l'articulation des garanties mais également au niveau de la mise en œuvre de celles-ci, et de l'autre au niveau du coût de cette assurance qui tranche avec celui du risque ordinaire et l'ampleur du risque couvert.

I – faut-il s'assurer ?

A/ les garanties offertes

Toutes les marchandises transportées, quelles que soient leur nature, leur emballage, leur destination, sont exposées à des risques multiples lors du transport.

Selon leur cause, les dommages potentiels pouvant survenir à la marchandise sont traditionnellement classés en risques ordinaires et en risques de guerre. La première catégorie se subdivisant en trois catégories : les avaries particulières, les avaries frais et les avaries communes.

L'assurance transport garantit les marchandises contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis au cours du voyage assurée. Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir 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). Il peut également s'agir d'avaries particulières survenant au cours des manutentions (chargement, déchargement, transbordement, etc.), principalement à l'occasion d'une rupture de charge (passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre) et des séjours à quai ou en entrepôt (vol, perte, casse, mouillure par eau de pluie, incendie, etc.).

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner des 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 des voitures ou des machines peuvent avoir pour conséquence d'obliger l'exportateur à faire revenir ces voitures ou ces machines sur le lieu de production, à effectuer les réparations ou à reconditionner les produits pour le transport et à les renvoyer à leur acheteur, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition souvent élevés.

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. Nous y reviendrons plus tard.

Pour conclure ce point, tous les dommages à la marchandise causés par une guerre et/ou tous événements assimilés à la guerre (y compris les actes de terrorisme) sont exclus des polices marchandises.

Ainsi l'article 6 la police couvrant les facultés transportées par voie terrestres ou l'article 7 de la police couvrant les facultés maritime ou l'article 7 § 7 pour les marchandises transportées par voie d'eau ou l'article 7 § 8 pour les marchandises transportées par air.

Ce type ne pouvant être qualifiés de force majeure n'exonèrent pas les transporteurs et doivent faire l'objet d'une couverture spécifique.

B/ quelques spécificités de l'assurance transport.

Toutes les polices d'assurance dommage connaissent un système de valeur agréée : le bien objet de l'assurance fait l'objet d'une détermination de valeur par accord des parties, cette valeur agréée servant de fondement à l'indemnisation. En assurance de responsabilité, un capital est déterminé qui représente l'engagement maximum des assureurs. Dans les deux cas, l'idée est la même : l'engagement des assureurs est limité au montant déterminé d'un commun accord ou accepté par l'assuré.

En assurance faculté, le mécanisme n'est pas le même : la valeur est fondée sur la déclaration de l'assuré. L'article 12 de la police d'assurance sur facultés maritimes précise :

« La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du

profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes. »

Les assureurs laissent à l'assuré le soin de déterminer la valeur de sa marchandise en fixant des limites qu'il peut choisir. Ce mode de la détermination de la valeur une adaptation pragmatique à la rapidité du transport qui interdit toute expertise ou évaluation systématique des marchandises transportée. Rappelons que parmi les obligations de l'assuré, figure la bonne foi dans les déclarations comme l'article 14 de la police sur faculté maritime « ... l'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge. » Les mêmes termes sont employés à l'article 13 de la police faculté aériennes, 14 de la police faculté fluviale et 8 de la police faculté transportée par route.

On peut également citer d'autres spécificités de l'assurance transport : lorsque le profit espéré ne peut pas être justifié un profit de 20 % du prix de revient de la marchandise à destination ou lorsque la marchandise est endommagée pour plus des trois quarts, les assurés peuvent abandonner aux assureurs la propriété de la marchandise contre une indemnisation à 100% de la valeur, c'est ce qu'on appelle le délaissement.

Est-ce de la naïveté de la part des assureurs ? il s'agit plutôt d'une adaptation à l'activité, car les sanctions prévues aux polices (nullité en cas de déclaration volontairement inexacte, déchéance du droit à l'assurance, règle proportionnelles, ... etc) sont des armes à la disposition des assurés dont les déclarations sont sciemment inexactes avec une volonté de tromper.

Les polices transport comportent toutes la disposition suivante « les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement du seul fait de ce paiement ». Cette automaticité de la subrogation est prévue au Code des assurances à l'article L. 172-29 du Code des Assurances « L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.. »

Dans le cas d'un transport, les parties au contrat sont bien souvent identifiées, quand le transporteur ne l'est pas, la jurisprudence considère que le propriétaire du navire est le transporteur. Un recours est généralement possible contre le transporteur. Dans un pareil cas, l'assureur transport avance l'indemnisation puis récupère les sommes payées dans le cadre du recours à l'encontre du transporteur responsable, en qualité de gardien des dommages à la marchandise pendant le transport. Le risque financier pour l'assureur est limité, puisqu'il est assuré d'un recours. L'assureur tient compte des recours encaissés pour évaluer les résultats de son assuré.

Dans le cadre d'une vente internationale avec crédit documentaire, l'assureur sécurise le crédit du banquier certain d'une indemnisation en cas de perte totale ou partielle de la marchandise. L'assureur effectue en fait une avance sur recours.

On peut tout à fait légitimement se poser la question de l'utilité d'une telle avance sur recours, puisque tous les transports de marchandise ne font pas l'objet d'un crédit documentaire. On peut parfaitement imaginer qu'une marchandise de faible valeur ne soit pas assurée, puisque le risque est limité à la seule valeur de la marchandise. Ce raisonnement n'est que très partiellement valable. La force des assureurs réside dans l'indemnité de l'indemnisation : 30 jours (article 27 de la police faculté maritime, article 25 de la police faculté aérienne, 26 faculté fluviale, + terre). Cette rapidité d'indemnisation joue un rôle important dans le succès de la couverture, les activités liées au transport étant, du moins en transport routier, souvent des activités à faible marge. Mais ce n'est pas le seul avantage de cette couverture, nous reviendrons plus loin sur ce point.

II – la nécessité économique de la couverture

A/ le coût d'un contrat d'assurance

Nous l'avons vu, la détermination de la valeur à une place centrale car la valeur assurée est le fondement du calcul de la prime. En effet, à cette valeur assurée est appliqué un taux correspondant à la marchandise, au voyage, au mode de transport, au conditionnement et au type de produit par exemple. En quelque sorte, l'assuré en déterminant la valeur de la marchandise influence directement sur le montant de la prime à payer dans le cas d'une police au voyage

Les polices indiquent le taux de prime convenu entre l'assureur et l'assuré. Cette prime est généralement un pourcentage de la valeur assurée.

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 ;
- du conditionnement de la marchandise ;
- de la fréquences des voyages ... etc.

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.).

Il n'y a pas de barème de prime de référence. D'où une difficulté certaine pour évoquer le coût de l'assurance transport. Mais ce que l'on peut avancer sans se tromper c'est que l'assurance transport de marchandise a un fait coût par rapport aux autres types d'assurance dommage ordinaire.

Les pourcentages appliqués à la valeur assurée sont généralement inférieurs à 0,50% et sont, dans certains cas, inférieur à 0,10% de la valeur.

XXXXXXXX

B/ les cas où il faut être assuré

Faculté =

RC plus évident