



UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

Centre de Droit Maritime et des Transports

*ASSURANCES MARITIMES, ASSURANCES
TERRESTRES : TRONC COMMUN ET RAMIFICATION.*

MEMOIRE DE MASTER 2 PROFESSIONNEL DE DROIT DU TRANSPORT TERRESTRE

PRESENTE PAR RAJHI SAMI

SOUS LA DIRECTION DE MONSIEUR CYRIL BLOCH

ANNEE UNIVERSITAIRE 2009/2010

SOMMAIRE :

INTRODUCTION **Erreur ! Signet non défini.**

PARTIE 1 : Le champs d'application de l'assurance transport. **Erreur ! Signet non défini.**

TITRE 1 : LES RISQUES LIÉS AUX TRANSPORTS...... **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 1 : Les risques liés selon le mode de transport. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 2 : Les risques liés à certains transports spécifiques. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 3 : Les risques communs à tous les modes de transport. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 4 : les risques liés à la nature même de la marchandise. **Erreur ! Signet non défini.**

TITRE 2 : LA PREVENTION, FACTEUR DE REDUCTION DES RISQUES. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 1 : Les paramètres de la prévention du risque transport. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 2 : La politique de prévention transport au sein de l'entreprise. . **Erreur ! Signet non défini.**

PARTIE 2 : L'ASSURANCE TRANSPORT...... **Erreur ! Signet non défini.**

TITRE 1 : les principes de base du contrat d'assurances maritime et transport.
..... **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 1 : l'opération d'assurance. **Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 2 : L'Assurance des facultés. **Erreur ! Signet non défini.**

TITRE 2 : L'examen des polices d'assurances maritime et terrestres.....**Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 1 : L'assurance des marchandises transportées par voie maritime.
.....**Erreur ! Signet non défini.**

CHAPITRE 2 : L'assurance des marchandises transportées par route.....**Erreur ! Signet non défini.**

Conclusion :.....**Erreur ! Signet non défini.**

Bibliographie.....**Erreur ! Signet non défini.**

ANNEXES**Erreur ! Signet non défini.**

REMERCIEMENTS

Je remercie tout d'abord l'ensemble des professeurs pour leurs précieux enseignements, Maître Scapel et Monsieur le professeur Cyril Bloch pour m'avoir permis d'intégrer le Master.

Je souhaiterais remercier particulièrement Monsieur Frédéric DENEFLÉ pour ses conseils et le point de vue très critique qu'il m'a apporté pour ce sujet.

Que ceux qui ont participé de près ou de loin au bon déroulement de la réalisation de ce mémoire, en me soutenant et en faisant preuve de patience, voient dans ces quelques lignes l'expression de ma sincère reconnaissance.

INTRODUCTION

Le risque, une préoccupation permanente, le risque est inhérent à la vie. Il préexistait donc à l'assurance.

Quelle que soit l'époque, l'homme s'est toujours efforcé de se prémunir contre l'imprévu. La tribu, la féodalité, l'institution monastique, la guilde du Moyen-Age constituent, chacune à leur manière, une forme de solidarité sociale. Mais, si la misère, résultant de la disette, de l'épidémie, de la guerre, pouvait trouver un secours, l'assurance n'est née qu'avec le développement du commerce et de l'industrie.

Avec la croissance quasi exponentielle de la demande de transport, l'assurance maritime et transport joue un rôle de plus en plus important dans notre économie. La mondialisation de notre économie implique, des déplacements de plus en plus fréquents de marchandises, et des outils de transport de plus en plus spécialisés.

Tous ces déplacements sont exposés à des risques importants et ont besoin d'être protégés.

L'assurance maritime a été pendant longtemps la seule forme d'assurance connue parce que les grands courants commerciaux empruntaient essentiellement la voie maritime, les ports étant des lieux de transactions commerciales importants.

L'expansion de grandes cités à l'intérieur des pays a engendré le développement d'axes routiers, fluviaux, ferroviaires puis aériens.

En tant que transport complémentaire, l'assurance maritime les a englobés dans son champ d'activités.

C'est pour cela que l'on retrouve dans le vocabulaire des assureurs indifféremment, les termes d'assurance maritime et d'assurance transport.

Si l'assurance des marchandises transportées a pris une place prépondérante, celle des navires, proprement dit, reste un élément essentiel du domaine de l'assurance maritime.

Ce sont les pratiques commerciales internationales, et en France les dispositions du Code des Assurances qui donnent à l'assurance maritime et transport ses spécificités.

Les trois grandes catégories d'assurances maritime et transport sont :

- les assurances corps
- les assurances de marchandises
- les assurances de responsabilités

Les assurances corps sont destinées à couvrir les risques encourus par les véhicules de transport :

- les corps de véhicules maritimes (les navires de commerces avec un nombre croissant de pavillons étrangers, les caboteurs, le matériel portuaire (dragues, chalands, remorqueurs...), les navires de pêches, les navires de plaisances)
- les corps lacustres et fluviaux (bateaux barges, péniches...)
- les risques de construction dans les chantiers navals
- les plates-formes de forage et d'exploitation « offshore »

Les assurances de marchandises, connues sous le nom de « facultés », elles sont destinée couvrir les risques encourues par les marchandises transportées par tout moyen de transport, qu'il soit maritime, terrestre, aérien ou fluvial :

- matières premières (minerais, hydrocarbures, bois produits chimiques pulvérulents ou liquides...)
- denrées agroalimentaires (céréales, viandes, fruits...)
- produits manufacturés et matériels d'équipement
- ensembles industriels (usines clef en main)
- produits de haute valeur ajoutée (satellite..).

Les assurances de responsabilités quant à elles sont destinées à garantir les conséquences pécuniaires des responsabilités encourues à l'égard des tiers du fait des dommages causés par le véhicule de transport ou de la mauvaise exécution du contrat de transport.

On situe les origines du transport maritime aux premières aventures commerciales par voie maritime en Méditerranée avec la civilisation *Minoenne*. A l'époque Phénicienne, en l'absence de monnaie d'échange, le commerce reposait principalement sur des opérations de troc. Le transport ne c constituait pas en un

déplacement de marchandises d'un point à un autre mais en un voyage aller et retour à bord de galères birèmes. Face aux périls de la mer tant à l'aller qu'au retour les propriétaires de navires (armateurs) et de marchandises (marchands) se trouvaient dans la position hasardeuse de pari sur "la bonne arrivée" pour le retour au point de départ.

Pour se protéger de ces risques liés à l'aventure maritime, les Phéniciens créèrent le principe de la mutualisation en mettant "en gage" une certaine quantité de marchandises et de biens (bois nécessaire à la construction des navires par exemple) pour indemniser les armateurs et les marchands des pertes qu'ils pouvaient subir en cas de naufrage. On retrouve cette idée dans le Talmud de Babylone écrit vers la fin du Vème siècle avant J.C relatif à la navigation dans le golf Persique. *"Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre."*

Ce principe de solidarité avait été formulé par le droit Romain sous le nom de "*nauticum foenus*" (digeste de Justinien) qui avait institué une sorte d'opération d'assurance inversée puisque l'armateur percevait avant le départ du navire l'indemnité qu'il aurait reçu de l'assureur après la réalisation d'un événement. L'investisseur prêteur jouait le rôle d'assureur et récupérait les capitaux avancés avec un intérêt "extraordinaire" en cas de bonne arrivée. Cette forme de prêt est considérée comme l'ancêtre du prêt à la grosse par de nombreux auteurs.

On retrouve cette idée de mutualité au Moyen-Age, notamment, avec la constitution de la Ligue Hanséatique (Brème, Lubeck, Hambourg) unissant de grandes citées de la mer du nord et de la Baltique contre la piraterie.

La décrétale « *naviganti vel eunti ad nundinas* » du pape Grégoire IX en 1237 fait évoluer l'institution du prêt à la grosse vers l'idée de prime et de transfert de risque.

En effet ce décrétale interdit l'usage du prêt à la grosse considéré comme usuraire (les taux d'intérêt étaient très élevés 30% à 50%). Pour continuer de fournir une sécurité financière aux professionnels du commerce maritime, les juristes imaginent des « conventions de ventes », procédé de transfert de risque respectant les interdictions de l'Eglise. Dans ces conventions, un financier qui se charge des risques de transport, s'engage à payer la valeur des marchandises transportées dans le cas où le navire n'arrive pas à bon port. En cas de bonne arrivée, le preneur verse au financier donneur une somme d'argent, il s'agit des prémices du contrat assurance.

Au XIVème siècle, des conventions sont passées entre marchands génois, florentins, vénitiens qui rappellent l'idée de paiement de prime et d'indemnisation en cas de perte en mer. C'est à cette époque que l'on fait remonter les premiers contrats d'assurance.

De fait, la plus ancienne police d'assurance maritime date de 22 avril 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire CLARA en 1347 de Gênes à Majorque.

L'essor et le développement de l'assurance maritime se situe entre le XVe et XVIIe siècle.

En effet l'assurance maritime est apparue au XIVE siècle et ne supplantera le système du prêt à la grosse qu'au XVIIIème siècle.

Cette période est marquée par le besoin des premiers assureurs de se réunir pour mettre en commun leurs sources de renseignements et partager entre eux les risques qu'ils estiment importants.

Les premières polices sont placées sous la protection de Dieu et de la Sainte Vierge. On disait à l'époque "que celui qui assure recommande son âme à Dieu".

En 1435, Jacques I^{er} d'Aragon promulgue l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance.

Ce texte fut suivi d'autres ordonnances dont les dernières furent incorporées au Consulat de la mer, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime.

En 1552, le juriconsulte Portugais Pedro de Santarem publie un important traité sur l'assurance maritime.

L'ordonnance sur la Marine rendue sous Louis XIV par Colbert au mois d'août 1681, traite de tous les domaines du droit maritime aussi bien en droit privé qu'en droit public.

Elle aura une grande influence sur le développement ultérieur du droit en inspirant très largement le Code de Commerce de 1807 et en exerçant une profonde influence sur de nombreux textes et règlements maritimes.

Le 31 mars 1686 est créée en France la première compagnie d'assurance qui s'appelle : "LA COMPAGNIE GÉNÉRALE POUR LES ASSURANCES ET GROSSE AVENTURE DE FRANCE".

D'autres compagnies suivent et connaissent une grande prospérité, mais elles vont disparaître sous le coup des lois républicaines qui interdisent les coalitions d'intérêts.

Dès le XVIe siècle, les assureurs éprouvent le besoin de se grouper pour mettre en commun leurs sources de renseignements et pour partager entre eux les risques qui leurs sont proposés. C'est ainsi que sont créés les 'cercles d'assurance ». Le premier cercle d'assurance maritime connu est celui de Florence en 1552. En France, au XVIème siècle à Paris et dans les ports sont créées « les chambres d'assurance ».

En 1668, un édit royal inspiré par Colbert, institue officiellement à Paris "La chambre d'assurance et de grosse aventure de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'ancêtre de l'organisation des comités des assureurs maritimes "CESAM" (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France).

On retrouve se même phénomène en Angleterre en 1696, les réunions dans la taverne d'EDOUARD LLOYD de TOWER STREET prennent de plus en plus

d'importance et au fil des ans vont conduire à la constitution de la mondialement connue institution des Lloyd's.

L'Angleterre, sous le règne d'Elizabeth I^{er}, s'est érigée en puissance maritime de tout premier plan. La place de Londres est rapidement devenue un centre international pour l'assurance maritime.

Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier. Avec l'utilisation de plus en plus importante du transport terrestre, est né en 1807, le Code de commerce, texte complet et très important qui restera en vigueur jusqu'en 1966. La loi du 13 juillet 1930 vise le domaine des assurances purement terrestres. De ce fait, l'assurance maritime et transport se voit concernée par deux domaines législatifs et réglementaires distincts : le transport terrestre et les transports maritimes et fluviaux.

Avant la deuxième Guerre mondiale, le Marché français de l'assurance maritime et transports était composé de petites compagnies qui en raison de leurs faibles rétentions, travaillaient en quelque sorte comme des intermédiaires entre leurs clients et les compagnies de réassurance. Les conditions de souscription étaient de ce fait pilotées par les réassureurs. La guerre et la promulgation de textes législatifs britanniques comme le « Trade with the enemy bill » qui mettait l'embargo sur toutes les relations avec non seulement les puissances en guerre avec le Royaume Uni mais également avec les territoires occupés rompt toute relation avec les réassureurs principalement anglo-saxons. Les assureurs se retrouvent engagés dans des risques excédant largement leurs capacités de conservations. Face à cette situation, les pouvoirs publics demandent aux grandes compagnies d'assurances IARD (incendie, accident, et risques divers) d'ouvrir une branche maritime et transports et surtout de créer une capacité nationale de réassurances et de conservation.

Ce changement fondamental se trouve confirmé en 1945 par l'ordonnance portant création du « Groupement de Réassurances Maritimes » auquel les compagnies d'assurances autorisées à souscrire des affaires maritimes sont tenues de céder obligatoirement une partie des risques afin de doter le marché français de réelles capacités dans le domaine maritime et transports.

Au début des années 1960, avec l'évolution libéral engendrée par le marché commun, ce groupement de réassurances à caractère protectionniste disparaît pour laisser place à l'AFAT (Association Français de l'Assurance Transport) qui, sur une base conventionnelle participe à l'orientation de la politique tarifaire du marché en mettant à disposition des assureurs une importante documentation statistique sur les affaires « corps ». L'AFAT cesse ses activités en 1988.

Ainsi l'assurance maritime et transports en symbiose avec le commerce international a toujours démontré qu'elle était en rouage économique important.

Le marché français a pu affirmer son indépendance en se dotant de solides capacités et est devenu l'un des tout premiers marchés mondiaux.

Aujourd'hui le marché français de l'assurance maritime et transports se situe au 4ème rang dans le monde après les marchés japonais, britannique, et américain.

C'est un marché indépendant depuis la fin de la deuxième Guerre Mondiale qui a ses propres conditions d'assurances et ses propres imprimés de marché.

L'évolution du marché français a été marquée dans ces dernières années par de fortes concentrations qui ont permis aux sociétés d'assurance de renforcer leur position financière et d'accroître leur potentiel de conservation propre.

Les facilités de coassurance lui permettent de répondre de la manière la plus complète aux besoins de garantie sans cesse plus sophistiquées des chargeurs et des armateurs.

Il est aussi en mesure d'offrir des garanties très étendues dans le domaine des risques exceptionnels (risques de guerres et risques spéciaux).

Plus de 90 entreprises (compagnies d'assurances ou mutuelles) françaises ou étrangères pratiquent l'assurance transports. Le marché est cependant fortement concentré et extrêmement spécialisé puisque 10 sociétés réalisent à elles seules près de 86% du chiffre d'affaires global. Cette tendance va s'accroissant et dans un avenir proche, il est permis de penser que près de 90 % du chiffre d'affaires sera réalisé par moins de 8 sociétés.

La présente étude a pour but d'étudier l'assurance transport et plus particulièrement l'assurance maritime et l'assurance terrestre de marchandises. Cette étude aura pour objet d'élaborer un comparatif des deux types d'assurance dommage applicable pour chaque mode de transport.

Ainsi dans la première partie concernera l'étude des risques pour chaque mode de transport. En effet l'assurance transport couvrant des risques, il est important d'étudier ces derniers qui auront un impact sur l'assurance applicable.

La deuxième partie sera destinée à l'étude proprement dite de l'assurance transport de marchandises pour chaque mode de transports.

PARTIE 1 : LE CHAMPS D'APPLICATION DE L'ASSURANCE TRANSPORT.

Au sens strict du terme, le risque est l'*événement aléatoire* contre lequel l'assuré souhaite se prémunir. Entendu de cette manière, il est apprécié indépendamment de ses conséquences, heureuses ou malheureuses. Ainsi, au plan technique, la vie (ou plus justement, la survie à un certain âge) constitue pour la personne un risque, même si dans le sens commun du terme elle est plutôt perçue comme une espérance. L'essentiel est que l'événement envisagé soit incertain dans sa réalisation ou sa date de survenance, autrement dit qu'il soit affecté d'un aléa.

Cette incertitude confère à l'opération d'assurance une part d'obscurité qui lui est consubstantielle. La connaissance complète du risque est une illusion. Et, pourrait-elle être approchée, elle rendrait le risque inassurable, en permettant de prédire sa réalisation avec un trop grand degré de certitude. Seules les personnes particulièrement exposées au risque s'assureraient, ce qui mettrait en cause l'équilibre technique de l'opération. Mais cet équilibre serait également menacé si l'assureur se faisait une fausse opinion du risque couvert en raison d'une mauvaise information transmise par l'assuré. Autrement dit, la connaissance du risque est rarement complète, mais elle doit toujours être réciproque. Cet impératif accentue l'exigence de loyauté dans la relation d'assurance par rapport au droit commun des contrats.

Dans un autre sens, le risque désigne l'*objet de la garantie d'assurance*. On parlera ainsi de « risque-habitation » ou de « risque-automobile » pour désigner les assurances couvrant les différents risques (incendie, dégâts des eaux, destruction ou vol du véhicule, responsabilité civile du gardien ou du conducteur...) afférents à ces biens. Ce deuxième sens, que l'on retrouve également dans les expressions « visite

de risque », « bon (ou mauvais) risque » utilisées par les praticiens, peut être critiqué. Il confère au terme « risque » une polysémie malencontreuse, dont la pratique et le droit des assurances ne parviennent pas à se départir. Ainsi, les «exclusions de risques» des polices sont relatives aussi bien au «risque-événement» qu'au «risque-objet de la garantie » (par ex., l'exclusion de certains meubles précieux dans une assurance « multirisques-habitation »), voire à certains dommages (par ex., les dommages immatériels) affectant l'objet de la garantie, ce qui renvoie au « risque-dommage » qui constituerait le troisième sens du terme « risque ». Pour cette raison, l'expression d'« exclusions de garantie » qui est plus large que celle d'«exclusion de risque » doit lui être préférée. Quant à la classification des assurances en branches d'activités figurant à l'article R. 321-1 du code des assurances, elle repose sur une combinaison des différentes variétés de risques, ce qui n'est guère rationnel.

Néanmoins, l'assimilation du risque à l'objet de la garantie apparaît légitime dans la mesure où elle traduit bien la fonction dévolue à toute opération d'assurance. Celle-ci est une opération de couverture de risques. Elle cherche à protéger l'assuré, non contre la survenance de l'événement considéré (dont on a vu qu'il n'avait pas nécessairement une connotation négative), mais contre ses conséquences défavorables. Cela explique que, dans certaines polices, le risque comporte plusieurs éléments : un événement initial (par ex., l'accident ou la maladie dans l'assurance «accident-maladie») et ses conséquences (dans l'exemple précédent : incapacité, invalidité ou décès). Selon l'expression d'un auteur, le risque est alors « composite ». Le sinistre ne sera constitué que par la réalisation de tous les éléments constitutifs du risque.

TITRE 1 : LES RISQUES LIES AUX TRANSPORTS.

Les risques sont extrêmement variés et évoluent non seulement en fonction du mode de transport mais également en fonction des caractéristiques des marchandises transportées.

Le chargeur devra prendre en compte la multiplicité et la diversité des risques auxquels ses marchandises sont soumises.

Dans les paragraphes suivants sont présentés, au travers d'exemples, les risques afférents aux transports de marchandises en fonction des différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier, fluvial), ainsi que les risques pouvant survenir quel que soit le mode de transport utilisé.

Selon les statistiques mondiales : 43 % des dommages sont dus à la manutention, au stockage, à l'arrimage. Et 21 % proviennent du vol ou du chapardage.

CHAPITRE 1 : LES RISQUES LIÉS SELON LE MODE DE TRANSPORT.

SECTION 1) LES RISQUES LIÉS AU TRANSPORT MARITIME.

Avant de faire acheminer ses marchandises, le chargeur avisé prendra en considération les forces dynamiques dues au transport maritime et toute une série de risques particuliers, tels que :

- les mouvements du navire pendant la navigation.
- les risques de navigation tels que le naufrage, l'échouement, les collisions.
- les températures extrêmes et/ou les variations de température qui se traduisent par des dommages dus à la surchauffe ou au gel.
- l'impact des vagues. En effet par gros temps les marchandises chargées en pontées sont exposées au reflux des vagues contre la proue et la coque.
- la disparition complète d'un conteneur par-dessus bord (enlèvement par les lames).
- les encombrements portuaires qui exposent les marchandises à des stockages prolongés soumis aux intempéries.
- les frais d'avaries communes : armateur et chargeur supportent une contribution proportionnelle des dommages causés au navire et à la cargaison.
- les risques liés au chargement des navires réalisés par un personnel non qualifié (mauvais saisissement des marchandises, non anticipation du temps).
- les risques propres aux conteneurs frigorifiques (mauvais entretien des appareils réfrigérants,...).

- l'influence du facteur G : c'est-à-dire de l'accélération de la pesanteur. En effet tout corps de masse M soumis à une accélération G subit une force égale à $M \times G$. De ce fait les contraintes de chocs sont toujours exprimées en G, ce symbole représentant l'accélération de la pesanteur.

Les enregistrements de chocs ont mesuré les forces suivantes :

- au port :

Les manutentions des conteneurs effectuées dans des conditions normales n'engendrent pas d'accélération supérieures à 3 G. Mais une manipulation brutale avec un chariot élévateur peut provoquer des accélérations allant jusqu'à 5 G.

Ces valeurs peuvent être dépassées lors des manipulations portuaires au portique et au passage dans les glissières des cales du navire.

- En cours de navigation :

Avec le roulis, les calculs de saisissement de colis sur un navire prennent comme une valeur de référence des angles d'inclinaison par rapport à la verticale de 20° avec une période de roulis de 10 secondes.

Ainsi un conteneur chargé en deuxième plan sur le pont d'un navire peut subir des accélérations transversales équivalentes à 70% de la pesanteur.

Avec le tangage, un colis chargé à l'avant d'un navire peut être soumis à des accélérations verticales équivalentes à la pesanteur, ce qui signifie que ce colis peut voir son poids apparent multiplié par deux sous l'effet de tangage.

SECTION 2) LES RISQUES LIES AU TRANSPORT AERIEN.

Le chargeur tiendra compte des risques particuliers au transport aérien comme :

- les forces issues des accélérations et des décélérations.

- les inclinaisons de l'appareil au cours de l'atterrissage, du décollage, des changements de caps.

- les changements de pressions atmosphériques et de température.

- les turbulences et trous d'air.

- l'incendie, la collision, l'encrassement de l'avion.

- la multiplicité des manutentions.

La plupart des compagnies aériennes prévoient l'arrimage des marchandises en soute pour des accélérations verticales de 2.1g (valeur maximale éventuellement rencontrée en vol (trou d'air)) un atterrissage même dur n'atteint pas ces valeurs.

La soute d'un avion est toujours ventilée et la température est normalement maintenue à environ 5 °C. Cette température peut toutefois être abaissée sans préavis de quelques degrés (mais sans atteindre des températures négatives) ou augmenté jusqu'à 25° C si l'une des marchandises chargée en soute le nécessite (c'est le cas pour certains transports de fleurs ou d'animaux).

Dans la pratique, en transport aérien, le risque provient essentiel des manutentions multiples que subissent les marchandises. Ce sont en générales : le pré acheminement par voie routière, le séjour en entrepôt chez l'agent handling, la mise sur palette avion, la mise à bord de l'avion, et ces différentes manutentions se répètent selon la même logique inversée à l'arrivée.

Il faut enfin signaler qu'un grand nombre de marchandises destinées à être transportées par voie aérienne sous lettre de transport aérien (LTA) sont en fait acheminées par la route sans que le chargeur en soit informé. Les compagnies aériennes, surtout en Europe, pour garder plus de flexibilité, peuvent utiliser la route dans les trajets intracommunautaires.

SECTION 3) LES RISQUES LIES AU TRANSPORT FERROVOAIRE.

Le chargeur doit prendre en considération :

- Les forces de heurts dues aux accélérations, aux décélérations, aux freinages.
- Les impacts ou chocs liées aux opérations de constitution des trains (coups de tampons où les chocs peuvent être excréments violents).
- Le balancement dû à la force centrifuges dans les courbes ou lors du passage des aiguillages.
- Les vibrations et secousses pendant le déplacement du train.
- Plus rarement le déraillement.

La SNCF a estimé, lors d'essais aboutissant à des accélérations de 4 G, que cette valeur était trop élevée et ne devait pas se rencontrer en situation normale.

A titre d'exemple, un wagon roulant à 7 km/h s'arrêtant sur 40 cm fera subir à une charge de 200kg une force horizontale équivalente à 5 fois son poids.

SECTION 4) LES RISQUES LIES AU TRANSPORT ROUTIER.

Le chargeur doit prendre en considération :

- Les freinages, les accélérations, les décélérations qui répétés, sont d'autant d'à-coup sur les marchandises et ce, d'autant plus lorsqu'ils sont brutaux.
- Les opérations d'attelages et de dételages, source de chocs parfois violents.
- les chocs et vibrations résultants des forces dynamiques ont leur importance.

Afin de mieux comprendre l'influence de ces forces dynamiques sur la marchandise, les exemples ci-après mesurés par des appareils enregistreurs de chocs permettent d'illustrer l'importance de ces risques.

Ainsi Une imprimante de 200 Kg posée sur ses roulettes (sans sanglage), à même le sol d'un camion passant à 60 km/h sur un passage à niveau, verra son poids apparent multiplié par 8 pendant quelques fractions de secondes.

Une marchandise de 25 tonnes chargées sur une remorque savoyarde classique de hauteur d'environ 1.10 m subira une force transversale de 5 tonnes dans un virage de rayon 150 mètres pris à 70 km/heure (une bretelle d'autoroute assez large ou un virage limité à 60 km par exemple).

SECTION 5) LES RISQUES LIES AU TRANSPORT FLUVIAL.

Les risques apparaissent moins importants que pour les autres modes de transport du fait de l'utilisation de ce mode de transport pour des matériaux pauvres (sables, gravier, déchets).

Cependant les chargeurs s'intéressent de plus en plus à ce mode de transport pour l'acheminement de colis lourds, d'hydrocarbures, e produits chimiques mais aussi de marchandises générales comme la cristallerie. Les forces dynamiques sont en effet beaucoup plus faibles que pour les autres moyens de transport.

Le risque principal concerne surtout celui de la navigation (naufrages, échouement, collisions...) .Les collisions unités de gabarit type Freyssinet (38.5 m) peuvent avoir du mal à manœuvrer dans certaines zones très fréquentés.

De même, la voie d'eau par heurt par exemple, avec une épave dans un canal n'est pas rare.

Les frais d'avaries communes sur le Rhin et la Moselle doivent être pris en compte.

Enfin les risques liés au chargement et au déchargement des barges sont loin d'être négligeables.

CHAPITRE 2 : LES RISQUES LIES A CERTAINS TRANSPORTS SPECIFIQUES.

SECTION 1) LES RISQUES LIES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES SOUS TEMPERATURE DIRIGEE.

1) En transport routier.

Les camions frigorifiques s'apparentent à des conteneurs pour ce qui est du chargement.

Ces camions peuvent en général réguler la température avec une précision de l'ordre du degré, et ne sont que rarement munis de dispositifs d'enregistrement de la température.

Le groupe réfrigérant du camion est alimenté électriquement par l'alternateur du camion ou par un moteur autonome situé sur la caisse frigorifique.

Il est judicieux de contrôler avant chargement le fonctionnement du groupe réfrigérant et donc de demander au chauffeur de pré réfrigérer la caisse frigorifique. Il est alors facile de contrôler l'efficacité du soufflage.

Il est également recommandé de contrôler avec le chauffeur la température de la marchandise qui va être chargée et de mentionner ce contrôle sur le titre de transport (le chauffeur devrait normalement exiger ce contrôle) .

En dehors des avaries de groupe réfrigérant, il est fréquemment constaté des anomalies de réfrigération dues à ce que le chauffeur arrête le groupe frigorifique pendant la nuit (à cause du bruit) et le remet le matin, éventuellement en abaissant un peu la température de consigne pour revenir à la température demandée.

II) En transport maritime.

a) Le navire classique réfrigéré.

Il s'agit de navire à cales frigorifiques, qui peuvent être de types et de tailles extrêmement variées. Les navires peuvent être entièrement réfrigérés ou ne disposer que de petites soutes frigorifiques.

Dans tous les cas, la marchandise éventuellement stockée préalablement sous froid va faire un passage plus ou moins loin sur le quai avant le chargement. Peu problématique pour les températures supérieures à + 8° C, ce mode de chargement nécessite une opération portuaire bien organisée lorsqu'il s'agit de produits congelés et de chargement en pays chauds (condensation d'eau endommageant les viandes ou les poissons, etc., tous ces phénomènes pouvant provoquer des rejets à destination par les douanes). D'autre part, les marchandises sont chargées en vrac d'où un risque d'erreur de comptage ou de vol considérablement augmenté.

Ce mode de chargement doit être réservé pour les chargeurs qui effectuent un contrôle strict des caractéristiques et de l'état du navire, qui vérifient les opérations portuaires, de même les informations précises du transitaire au chargement (l'intervention d'un commissaire d'avarie est vivement recommandée).

Ce mode de chargement concerne des lots très importants remplissant si possibles un ou des entreponts complets du navire et constituant ainsi des tranches frigorifiques qui peuvent être chargées et mises en froid rapidement.

b) Le transport par conteneur.

Il existe 2 modes de transport sous température dirigée par conteneur :

- Le conteneur autonome dit « reefer », lequel est muni d'un groupe frigorifique de puissance d'environ 3kW alimenté en électricité par le navire ou par le quai.
Du fait de leur faible puissance, ces conteneurs ne sont pas capables de descendre une marchandise en température et ne peuvent que maintenir la température. La pré-réfrigération des produits « vivants » est donc indispensable.

Jusqu'à une période récente, ces conteneurs avec disque d'enregistrement de la température étaient relativement « rustiques », avec des régulations de températures de l'ordre de 2 degrés, suffisantes pour des congelés, mais inadaptés pour des produits fragiles (bananes) nécessitant un contrôle de température de l'ordre du demi-degré.

Ces conteneurs sont parfois munis d'un groupe moteur diesel leur assurant une autonomie totale d'environ 8 jours permettant un pré acheminement et un routage final avec maintien du froid (ce cas est loin d'être le plus fréquent).

Une nouvelle génération de conteneur dit « freshtainers » a vu le jour depuis quelques années, qui allie à une réfrigération beaucoup plus précise, un contrôle de l'atmosphère dans le conteneur, en éliminant l'éthylène et en régulant le CO₂, ce qui permet de transporter tous type de produits dans de très bonnes conditions.

Ces conteneurs sont en général équipés de dispositif d'enregistrement de température digitaux et le réglage des consignes et la récupération des données ne peuvent se faire qu'à l'aide d'un dispositif informatique dont dispose la compagnie maritime.

Les problèmes sur les reefer proviennent souvent de défauts du groupe frigorifique, difficilement réparable par les équipages qui ne dispose généralement que d'un stock de pièces détachés très limité.

- Le Conair : il s'agit d'un système existant depuis une trentaine d'année et dans lequel le conteneur, isotherme est muni de deux trous avec tape d'obturation sur sa face avant. Ces trous sont placés dans le navire face à des orifices de ventilation, et le navire dispose de la puissance de réfrigération et de ventilation nécessaire.

L'avantage du système Conair pour le chargeur est le gain de place dans le conteneur, et des puissances frigorifiques et de ventilation très largement supérieur à ce que donne un reefer.

A l'inverse, l'absence d'autonomie implique un pré acheminement et acheminement final très rapide ou un empotage/dépotage en enceinte portuaire.

Le conteneur constitue une unité de charge plus sûre contre le vol et pour le contrôle des quantités chargées, les contaminations par le reste du chargement sont par ailleurs exclues sur un reefer, et très limitées sur un Conair. Selon les possibilités, le Conair sera choisi de préférence car plus sûr et offrant des puissances frigorifiques et de ventilation incomparablement plus élevées qu'un reefer.

SECTION 2) LES RISQUES PARTICULIERS AU CONTRAT D’AFFRETEMENT.

On ne peut évoquer les risques en matière de transport de marchandises sans mentionner les risques particuliers à l’affrètement et rappeler les différences de partage économiques dans les transports sous connaissement et sous contrat d’affrètement.

- Dans les transports sous connaissement :
Le partage est réalisé par une législation impérative : au plan international, par la Convention de Bruxelles de 1924 et au plan national par la loi n°66-420 du 18 juin 1966.
- Pour les transports sous contrat d’affrètement :
Le partage est purement contractuel, il est librement débattu entre les parties qui sont de force économique égale.
Le contrat matérialisé par la charte-partie prévoit qu’un armateur dénommé frèteur s’engage à mettre à disposition d’un affréteur un navire moyennant le paiement d’un prix appelé fret.

l) Le contenu d’une Charte-partie.

Les chartes parties¹ sont adaptées aux besoins spécifiques de l’affréteur et aux demandes du frèteur. Cependant, on retrouve dans les contrats la même trame :

- Le nom des parties : il est indispensable de travailler avec des sociétés communes disposant de surface financière suffisante pour faire face aux obligations.
- Le nom du navire.
- Les garanties de navigabilité : le frèteur doit garantir la navigabilité de son navire et posséder tous ses certificats de navigabilité à bord.
- La nature de la cargaison.
- Les ports de chargement et de déchargement.

Il existe par ailleurs d’autres clauses usuelles de protection. Tel que, les clauses d’exception, indiquant à partir de quel moment la responsabilité de l’armateur n’est plus engagée (force majeure, négligence du capitaine, incendie...)

¹ Voir annexe.

Ou encore, la clause relative aux transferts de responsabilité de l'affréteur. Egalement la clause « Paramount » qui prévaut sur toutes les autres, elle fait cumuler les avantages du droit commun de l'affrètement et ceux de la législation sous connaissance.

II) Les variétés des chartes parties

Il y a trois types d'affrètement :

- L'affrètement au voyage qui porte à la fois sur un navire désigné et une cargaison définie. Le fréteur fournit un service : le déplacement du navire désigné et de sa marchandise d'un point à un autre.
- L'affrètement à temps qui porte sur la disposition d'un navire entier avec son équipage que l'affréteur va utiliser à sa guise pour le transport de marchandise pendant un certain temps.
Le fréteur n'a plus qu'à maintenir le navire en bon état de navigabilité et à pourvoir à sa gestion nautique. Son exploitation commerciale passe à l'affréteur, le capitaine est aux ordres de l'un ou de l'autre.
- Dans l'affrètement coque nue, le contrat transfère à l'affréteur les gestions administratives, nautiques et commerciales du navire. Le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire déterminé sans armement, ni équipement ou avec un armement incomplet (article 10 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966).

L'autonomie de ces trois types d'affrètement n'est pas dans la pratique aussi nette que dans ces définitions. Les classifications cèdent devant les nécessités ponctuelles, et ce sont les dispositions de la charte qui permettront de savoir s'il y a ou non « Demise of the ship » c'est-à-dire, s'il y a ou non mise du navire à la disposition de l'affréteur.

III) Les clauses importantes pour l'affréteur.

Suivant les types de chartes parties, le risque va évoluer très différemment pour l'affréteur. Ainsi dans les chartes parties classiques, on peut distinguer deux sous catégories : les chartes dite « alongside » et les chartes « FIOS » (free in and out the ship)

a) Les chartes parties dites « Alonside »

Dans ce type de contrat, l'affréteur est tenu de livrer la marchandise à quai le long du navire et l'armateur est tenu de la livrer à destination à quai le long du navire.

C'est au fréteur armateur qu'incombe les opérations de chargement, d'arrimage de désarrimage et déchargement. Ces opérations étant effectuées à ses frais et risques.

b) Les chartes dites « FIOS ».

Dans ce type de contrat, l'affréteur est tenu de livrer la marchandise à bord, arrimée, et l'armateur fréteur est tenu de la livrée à destination panneaux ouvert. Les frais et risques des opérations de mise à bord et de déchargement incombent ainsi à l'affréteur.

Dans une charte « FIOS », l'affréteur sera responsable des dommages causés au navire au cours des opérations de chargement et de déchargement, ainsi dommages aux tiers. Ces dommages pourront être causés, soit par les marchandises elles-mêmes (chutes de colis sur le navire), soit par les appareils utilisés pour les opérations de manutention

c) Les clauses particulières.

De même, dans les chartes parties au voyage concernant les liquides en vrac, certaines clauses peuvent aussi influencer le poids du risque pour l'affréteur. Ainsi dans la « London Tanker Voyage Charter Party », certaines clauses dactylographiées viennent relever le fréteur de la responsabilité qui pèse sur lui du fait des conditions types des chartes parties. Telle par exemple, la clause « Les Tanks ont été nettoyés à la satisfactions de l'affréteur »

IV) Les risques pendant l'exécution du contrat d'affrètement et les responsabilités de l'affréteur.

Pendant l'exécution du contrat d'affrètement, des dommages peuvent être causés :

- A des tiers, par le navire et ou les engins de manutentions, au cours des opérations de chargement et de déchargement.
- Au navire, par un accident de navigation, par un engin de manutention ou par la cargaison elle-même.
- A la cargaison.

Ainsi, le partage des responsabilités entre le fréteur et l'affréteur varie avec le type de chartes parties et les clauses particulières insérées.

V) L'accroissement des transports sous contrats d'affrètement.

Les impératifs nouveaux, nés des exploitations clés en mains des grands ensembles industriels, ont grandement contribué à étendre le champ d'application de l'affrètement.

Sous la pression de la concurrence, les grands transitaires internationaux et les négociants se sont intéressés à cette forme de transport, qui leur permet d'obtenir dans certains cas des diminutions de taux de fret de l'ordre de 50 % par rapport à des armements « conférence » desservant les ports.

De nouveaux utilisateurs maîtrisant moins bien les problèmes nés de l'exécution des chartes parties ont donc fait leur apparition sur le marché, entraînant pour les assureurs des problèmes nouveaux du fait des difficultés auxquelles ils se heurtent pour obtenir communication des chartes parties.

Le marché de l'assurance facultés traditionnel s'en est trouvé affecté, tant au niveau de l'appréciation technique des risques, que des résultats statistiques.

De surcroît, les assureurs constatent que les actions en responsabilités intentés par les chargeurs et/ou les porteurs de connaissance sont de plus en plus systématiques en matière de responsabilité civile de l'affréteur. Ces questions d'assurance seront vues dans la deuxième partie du mémoire.

VI) Les risques propres à l'affrètement.

Ces risques sont de deux types : ils concernent d'une part, la fiabilité de l'armateur et d'autre part, la fiabilité du navire et son aptitude à transporter la marchandise à bon port.

a) En ce qui concerne l'armateur.

Les chargements sont de grande valeur et il importe de choisir des armements fiables. En effet, l'insolvabilité de l'armateur, les sociétés écran, « one ship, one company », les sous affrètements, les ventes de navires en cours ou avant le début du voyage sont autant de risques contre lesquels il est difficile de se prémunir, et pour lesquels les recours sont longs, difficiles et extrêmement coûteux.

b) En ce qui concerne les navires.

La prévention et la surveillance s'exercent de diverses manières et avec des buts différents. Ainsi nous trouvons :

- Les sociétés de classification, agissant pour le compte de l'armateur et sous sa responsabilité. Elles fixent la cote du navire, et donc son aptitude théorique à transporter tel type de marchandises (vrac, conteneur, gaz, colis spéciaux, etc.) dans tel type de conditions (navires automatisé, renforcé glace, etc.). Ces sociétés définissent des normes de construction, d'entretien et de contrôle.
- Les assureurs « corps », garantissant le navire contre les dommages que celui-ci pourrait subir. Ils procèdent à des contrôles et à des vérifications sur les états d'usure et de vétusté leur permettant d'évaluer leur risque.
- Les assureurs « marchandises », qui garantissent la marchandise chargée. Ceux-ci procèdent à des contrôles permettant de déterminer l'aptitude du navire à transporter la marchandise. Ce contrôle vise en fait à déterminer si à l'instant du chargement le navire est apparemment apte à transporter dans de bonnes de condition.

Il ne peut s'agir que d'une inspection visuelle des locaux commerciaux, de l'état des panneaux de cales (cales ou citernes), des appareils de chargement, de l'état apparent d'entretien de la machine, de l'examen des certificats du navire, et surtout de l'observation e l'équipage du navire qui revêt une importance considérable en cas de crise. Si possible, cette inspection sera précédée d'un examen du dossier du navire chez l'armateur et de l'historique du navire : changement de propriétaire, de société de classification, etc.

Divers problèmes demeurent toutefois :

- Les sociétés de classification sont fiables à des degrés extrêmement variables et des sociétés de classification de complaisance existent.

- La vie d'un navire n'est pas toujours aisée à retracer. La solvabilité de l'armateur n'est pas toujours facile à déterminer, l'armateur lui-même est quelquefois difficile à identifier, compte tenu des sous-affrètements, opérateurs de navires etc.
- La vérification de la garantie d'assurance sur corps n'est pas toujours aisée, cette couverture n'est pas toujours réelle.
- La couverture « P&I » qui couvre la responsabilité civile de l'armateur est elle aussi souvent sujette à caution et nécessite des vérifications.
- L'Etat d'un navire évolue rapidement dans le temps, et ce d'autant plus vite que le navire est ancien. Un navire de 20 ans, mal entretenu, se dégrade en quelques mois, sans forcément risquer la naufrage, mais en multipliant les risques d'avarie de machines, d'appareils à gouverner ou encore d'avarie électriques dont les conséquences sont quasiment immédiates en cas de transports sous température dirigée.

Un exemple avec le GLORIA ALPHA montrant les proportions que peut prendre un sinistre du fait des éléments ci-dessus :

Une société française affrète, aux termes d'une charte partie, le Gloria Alpha, vraquier de 100000 tonnes de port en lourd pour acheminer un chargement complet de minerai concentré du Canada en France à Fos sur Mer.

Le navire rencontre du gros temps en Méditerranée qui provoque des entrées d'eau dans le navire et finit par lancer un SOS. Pris en remorque après évacuation de l'équipage à 10 km des côtes de Sardaigne, le navire est amené sur rade de Fos sur Mer.

Le sauveteur réclame une garantie de 1 million de \$ pour restituer le navire et son chargement.

Le port de Fos réclame une garantie illimitée pour laisser entrer le navire.

L'assureur P&I refuse sa garantie, de même que les assureurs corps. La Marine Nationale s'en mêle : il est fait appel à une société de sauvetage hollandaise (coût 600000 \$) pour mise du navire à quai.

L'armateur réel basé au Pirée se prétend insolvable et veut abandonner son navire.

Arrivée sur rade en décembre, le navire ne sera mis à quai et déchargé qu' mi-février. Aucun dommage ne sera constaté sur la marchandise, mais les pertes seront de plus de 2 millions de \$ pour les intérêts marchandises : frais d'avocats et d'expert, de remorquage, d'assistance, coûts financiers et surestaries.

Il est avéré dans cette affaire que la société d'affrètement au nom prestigieux n'avait en fait quasiment rien en commun avec une compagnie de navigation de réputation internationale et n'était qu'une société papier.

Il s'est également avéré que le Gloria Alpha avait quitté le Canada en mauvais état malgré une demande des autorités canadiennes de faire réparer immédiatement ce navire.

Le Gloria Alpha, antérieurement classé au Norske Veritas avait changé de société de classification dans le mois précédent le sinistre pour passer au Hellenic Register of Shipping.

Après un an de discussions, les assureurs marchandises ont réussi à obtenir une garantie bancaire via le P&I club de la société d'affrètement.

Dans les tractations et pressions exercées sur l'armateur dans l'affaire Gloria Alpha, l'un des moyens utilisés avait été la saisie d'un autre navire de la même compagnie : l'Alphasho.

Celui-ci saisi à Rotterdam au moment du départ avec un chargement complet de grains, n'a été relâché qu'après que le chargeur du grain ait lui-même donné une garantie financière et versé une somme de 400 000 \$.

Là encore, l'armateur n'avait pu faire face à ses obligations et fournir la garantie bancaire nécessaire à la relache de son navire.

Ce chargeur a en outre eu à subir une dégradation de son chargement à l'arrivée.

La situation du chargeur affréteur de l'Alphasho, impliqué malgré lui dans un litige ne le concernant en rien est représentative des risques que l'on court à affréter un armateur peu sérieux.

CHAPITRE 3 : LES RISQUES COMMUNS A TOUS LES MODES DE TRANSPORT.

On répertorie 8 grandes catégories de sources de risques.

SECTION 1) LA MANUTENTION, LE STOCKAGE, L'ARRIMAGE.

Ils représentent 43% des dommages selon les statistiques mondiales des assureurs.

Ces risques proviennent le plus souvent :

- des accélérations et décélérations rapides pendant les opérations de hissée de virage ou de descente lors des opérations de chargement ou de déchargement.
- des « fausses manœuvres » ou défaillance des appareils de manutention et de levage tels que chariots élévateurs, grue, portiques.
- des manutentions rudes pendant les opérations de transit : cela peut-être des marchandises poussées ou traînées au sol lorsque les équipements de manutention sont insuffisants ou inadaptés ou que le personnel chargé de ces opérations n'est pas suffisamment qualifié.
- du poids trop important de colis ou palettes empilés les uns sur les autres ou des colis lourds posés sur des colis légers et fragiles.
- du dépassement de la hauteur de gerbage des conteneurs : avec les normes ISO, il est possible d'empiler au maximum 9 conteneurs en plein charge. Or, les tout derniers navires portes conteneurs ouverts peuvent recevoir jusqu'à 13 conteneurs empilés. Connaissant les forces dynamiques qui s'exercent sur les marchandises pendant le transport maritime, on ne sera pas étonné de constater des conteneurs affaissés ou écrasés en fond de pile.
- de l'écrasement des marchandises par les dépassements de poids ayant pour origine des déclarations de poids erronées ou intentionnelles dans le but d'économiser sur le fret. Les compagnies maritimes constatent des écarts réguliers de l'ordre de 10%.

SECTION 2) LES DEGATS CAUSES PAR L'EAU.

Ce sont des avaries par mouille : eau douce, eau de mer. La marchandise se trouve en contact avec l'eau du fait d'orage, de mer, agitées, de tempêtes.

Ces avaries ont aussi pour origine des défauts d'étanchéités, des fuites, des performances des conteneurs, des bâches, poreuses d'un camion, d'un wagon, etc. Des défauts d'étanchéités au niveau des joints de portes.

La condensation ou buée de cale : les moisissures peuvent êtres dues à :

- des variations de température en particulier sur de longs trajets,
- à l'humidité de l'air ambiant,
- au suintement de la marchandise elle-même,

- à une ventilation insuffisante du véhicule de transport,
- à une insuffisance ou absence de produits desséchants dans les conteneurs.

Il ne faut pas négliger les inondations dues à un débordement de fleuve ou de rivière, à de fortes pluies, à un défaut de drainage des locaux où les marchandises sont stockées pendant le transit.

On notera enfin l'importance du facteur mouille sur les nouveaux porte-conteneurs sans pont. Ceux-ci permettent certes d'augmenter les capacités des navires mais augmentent considérablement le risque de mouille car ils laissent pénétrer plus facilement les lames et paquets de mer dans les cales. A l'étude, la nouvelle génération de porte-conteneurs sans côtés protecteurs peut être un élément d'aggravation du risque.

SECTION 3) LE VOL ET LE CHAPARDAGE.

Ils représentent 21% des dommages.

Il s'agit d'effractions de cartons, d'emballages et du vol de tout ou partie des marchandises, qui y sont contenues. Ce sont également des détournements de colis, de palettes, de conteneurs ou de wagons entiers.

Les mesures de sécurité insuffisantes sur les airs de chargement, de déchargement, de transit ou de stockage favorisent la fréquence des vols. De même, des erreurs sur la destination des marchandises, du fait d'un marquage insuffisant, mal adapté ou incompréhensible, sont d'autant de facteurs aggravants.

SECTION 4) LA CONTAMINATION DES MARCHANDISES.

Il s'agit d'un risque important en matière de transport : les dommages dus à la contamination peuvent provenir de matières résiduelles ou d'odeurs d'une expédition antérieure. Des marchandises incompatibles chargées dans la même cale, le même conteneur ou wagon, peuvent conduire à des réactions chimiques entre les marchandises.

Exemple : le fait de charger dans un même conteneur ou cale des fruits dégageant de l'éthylène avec d'autres fruits réagissant à ce gaz.

SECTION 5) L'INCENDIE, L'EXPLOSION.

Les origines de l'incendie ou de l'explosion sont variées : elles peuvent provenir de la marchandise elle-même ou du véhicule de transport.

Cela peut être :

- l'étincelle et l'incendie causés par la friction de ferrailles,
- la combustion spontanée, la chaleur extérieure et/ou des réactions chimiques de marchandises,
- des dommages causés par les émanations de fumée qui altèrent ou dénaturent la marchandise (des produits alimentaires situés dans un conteneur loin de l'incendie peuvent être altérés par les odeurs ou fumées),
- enfin, c'est l'incendie du moyen de transport.

Exemple : un échauffement du système de freinage provoque la combustion de balles de coton transportées dans un camion.

SECTION 6) LES RISQUES DE GUERRE, EMEUTES, MOUVEMENTS, POPULAIRES, ET CEUX DUS A DES CONFLITS POLITIQUES OU SOCIAUX.

Une guerre peut toujours survenir dans certaines parties du monde. C'est un risque pour la marchandise qui peut se trouver bloquée dans un port, sur quai ou détruite dans des endroits très lointains du point de départ.

Il est cependant difficile de cerner la notion de risques de guerre surtout avec le développement des risques d'attentats et d'actes de terrorisme. La loi française, par exemple, ne donne pas définition de l'acte de guerre, elle en laisse le soin à la jurisprudence, se rapprochant ainsi du droit anglo-saxon.

Le risque d'attentats ne peut plus être considéré comme négligeable. A cet égard, la destruction des deux tours du World Trade Center a permis de prendre conscience de la forte concentration de valeurs en transports. Les navires porte-conteneurs de la dernière génération transportent plusieurs milliers de conteneurs. Sachant que dans un conteneur, on peut trouver des valeurs moyennes d'environ 200 000 à 250 000 €, on imagine l'impact économique de la perte totale d'un navire porte-conteneurs à plein charge.

Une grève des dockers, de douaniers, ou des transporteurs routiers peut à tout moment immobiliser la marchandise, l'exposer aux risques de vol et de pillage. A fortiori, si la marchandise est périssable, le risque de perte totale devient important.

Des producteurs mécontents peuvent détruire une cargaison pour protester contre une concurrence qu'ils jugent déloyale.

Exemple de cas de force majeure en cas de grève, émeutes, mouvements populaires : La société « Les fours de l'Est » situé à Anvers, vend deux moules pour l'industrie automobiles FOB Anvers.

Elle charge les transports « Modo » d'acheminer ces marchandises d'une valeur de 32 000€ et d'un poids de 20 tonnes. Le transporteur est bloqué par une manifestation à la frontière. La remorque est renversée et son contenu cassé.

Après expertise, il s'avère qu'il s'agit d'une perte totale de la marchandise.

Le transporteur s'exonère de sa responsabilité (2300€ la tonne), en avançant un cas de force majeure.

La société « Les Fours de l'Est » perd financièrement 32 000€.

SECTION 7) LA FRAUDE.

Depuis la création de l'International Marine Bureau en 1981, plus de deux mille actes de piraterie ou de fraude ont été répertoriés.

Jusque dans la moitié des années 1970, ce problème était assez régionalisé affectant les compagnies maritimes locales et les marchés d'assurances locaux. Mais un certain nombre de cas a démontré que la fraude maritime prenait une direction plus inter-régionale, voire mondiale.

Depuis, la fraude a attiré l'attention des intervenants habituels du commerce international (assureurs, banquiers, transporteurs, chargeur,...) mais aussi, et, c'est une nouveauté, celle des gouvernements car elle met en doute les méthodes de financement du commerce international.

L'OMI (Organisation Maritime Intergouvernemental) a adopté en novembre 1979 une résolution concernant les problèmes de baraterie² et de détournement illégale des navires et de leurs cargaisons.

1) Définition de la fraude maritime.

La fraude est un acte de malhonnêteté ou de tromperie dans le but de nuire à autrui.

Elle est définie comme un acte de mauvaise foi accompli en contrevenant à la loi ou aux règlements et nuisant au droit d'autrui.

La Chambre de commerce internationale élargit cette définition en précisant « qu'une transaction du commerce international implique plusieurs intervenants : l'acheteur, le

² La baraterie fait référence à des actes délibérés commis par le capitaine et l'équipage d'un navire au détriment du propriétaire ou de l'affrètement. La chambre de commerce internationale a donné une acceptation plus large de phénomène de fraude maritime.

vendeur, la compagnie maritime, le chargeur, le capitaine et son équipage, l'assureur, le banquier, le courtier ou l'agent. La fraude apparaît lorsqu'un de ces intervenants réussit de manière illégale à obtenir de l'argent ou des marchandises d'un autre intervenant en dehors de ce qui a été conclu contractuellement. Dans certains cas plusieurs de ces intervenants peuvent agir de connivence. Bien que les banques et les assurances soient impliquées dans ces cas de fraude, elles le sont bien en tant que victimes »

II) Classification des types de fraude.

La chambre de commerce international a établi une classification des délits de fraude. Elle distingue plusieurs cas : la fraude sur documents, la fraude sur charte partie, les détournements de cargaison, la fraude sur « vieux navires ».

a) La fraude sur documents.

Dans la majorité des transactions commerciales internationales, certains documentaires commerciaux sont traités comme s'ils étaient des marchandises eux-mêmes.

Une fraude sur document survient lorsqu'une ou plusieurs des parties à ces transactions sont dépossédées de leurs biens ou du paiement de ces biens.

A rares exceptions près, les traits communs aux fraudes sur documents sont :

- des contrats de vente négociés CIF ou CF
- des paiements sur crédit documentaire
- des traders inexpérimentés
- l'armateur et l'équipage sont habituellement hors cause
- les victimes viennent de pays en voie de développement

Les victimes n'ont pas de recours envers les assureurs ou les transporteurs

Exemples : une escroquerie sur cargaison de 1 million de \$ de tôles d'acier galvanisées en conteneurs aux dépens de 8 importateurs chypriotes : tous les conteneurs à l'arrivée étaient remplis de ferrailles. La commande avait été passée auprès d'une société basée en Suisse avec expédition de la cargaison depuis New York à destination de Limassol avec transbordement à Rotterdam.

Autre exemple avec une vente fictive de pétrole nigérien. Dans ce type d'affaires, les fraudeurs utilisent souvent des noms très proches de navires existants ou de compagnies ayant une réputation internationale.

Ou encore 700 caisses de champagne en conteneurs disparurent sur un voyage régulier entre Gènes et Dubaï avec transbordement à Naples.

Comme nous pouvons le constater avec ces exemples, la fraude sur documents peut revêtir différentes formes. Ce peut être :

- des documents falsifiés. Dans ce cas marchandises n'existe pas.
- une marchandise inférieure en qualité ou en quantité.
- la même marchandise peut être vendue à deux ou plusieurs parties.
- l'émission de connaissance est établie en double pour la même marchandise.

b) La fraude sur charte partie.

La fraude sur charte partie peut être définie comme l'acte frauduleux d'un affrètement envers un fréteur, un armateur ou un expéditeur.

Le fraudeur affrètera un navire en ne payant seulement que le loyer minimum nécessaire. Il vendra un espace de cale et collectera le fret. C'est seulement, lorsque le deuxième loyer deviendra dû au propriétaire de navire que l'on constatera que l'affréteur en question aura disparu.

Exemple : le navire grec M... chargé de 8000 tonnes de divers de Marseille à destination de Mascate a été rappelé par son armateur, les affréteurs à temps n'ayant pas payé le fret.

Revenu au Pirée, il avait déchargé sa cargaison et était disposé à remettre aux ayants droit de la marchandise sur paiement de sommes extravagantes.

12 000 tonnes de riz en sacs destinées à Aqaba, en provenance de Bangkok ont été saisies par les armateurs pour non-paiement des frais d'affrètement.

c) Le détournement et le vol de marchandises.

Le vol de la marchandise est plutôt perçu comme un risque propre au transport maritime.

Traditionnellement, le vol, les manquants restaient confinés aux prélèvements effectués par certains dockers, douaniers ou équipages.

Cependant, depuis la fin des années 1970, le vol des marchandises a pris de nouvelles dimensions. Ce sont des vols à main armée : des malfaiteurs s'introduisent à bord des navires, au mouillage et de nuit, pour y voler des appareils nautiques, des marchandises en pontée, des effets personnels, de l'argent de l'équipage menacé par des armes.

La crise du transport maritime entraînant à la fin des années 1970, la faillite de petits armements, la guerre civile au Liban et les tensions politiques en Libye ont favorisé les détournements de cargaison. Les chargeurs ne soupçonnaient pas que de très vieilles pratiques de plusieurs siècles pourraient réapparaître au XX^{ème} siècle. Lorsqu'une personne sans titre de propriété s'approprie une cargaison on est dans un cas de détournement. Le détournement est considéré comme un acte de piraterie et s'il est accompli par l'équipage, il est assimilé à la baraterie. C'est ainsi que disparaissent des cargaisons entières avec la participation active de certains propriétaires de navires.

L'exemple le plus typique et classique est le navire qui change de route, change de nom ou de pavillon et dont la cargaison est vendue dans un port de complaisance.

d) La fraude aux « vieux rafiots ».

Ce type de fraude, implique le sabordage délibéré de ces navires.

Les facteurs communs à ce type de fraude sont :

- une certaine collusion entre le propriétaire de la marchandise, l'armateur et l'équipage
- une cargaison de haute valeur
- un navire battant pavillon de complaisance
- avec pour but, de déclarer un sinistre à la fois pour la marchandise et le corps du navire.

Naturellement, plusieurs variations existent sur ce thème :

- la marchandise n'est pas chargée, elle n'existe que sur papier
- à la place des marchandises figurent sur le manifeste, on a chargé des palliatifs, comme du sable dans les sacs de café, des cailloux à la place de magnétoscopes.
- le naufrage est faux, c'est à dire le navire ne coule pas mais réapparaît quelque part sous une autre identité.

Exemple avec L'avez quittant Singapour pour Bombay avec un chargement de cuivre de 9 millions €, coula après une avarie de machine par temps calme au large du Sri Lanka. L'équipage sain et sauf fut rapatrié sur la Thaïlande où il disparut. L'enquête a déterminé que la cargaison avait été déchargée avant la disparition du navire.

Examinons maintenant les facteurs de ces fraudes, on remarque qu'il y a des facteurs contrôlables et d'autres qu'ils ne le sont pas.

III) Les facteurs contrôlables.

a) Le crédit documentaire.

Selon les règles et usages en matière de crédit documentaire, toutes les parties à une transaction commerciale internationale traitent sur documents et non sur les marchandises.

Les crédits sont des transactions séparées de la vente des marchandises.

Si les documents sont conformes au crédit, la banque doit payer, sauf en cas de fraude manifeste où la banque est alors obligée de refuser le paiement.

Les règles uniformes rédigées par la chambre de commerce internationale tendent à faciliter la fraude en se limitant à l'apparente authenticité. Peu importe, à la limite, que ces documents soient frauduleux, si ceux-ci sont correctement remplis, ils sont acceptables.

b) La confiance excessive.

Ce qui est valable dans une vente locale ne l'est pas en commerce international. Trop d'acheteurs ont une confiance excessive en leurs partenaires traders et sur l'authenticité des documents.

Il est difficile de les blâmer, les pratiques du commerce international étaient basées sur le respect de la parole donnée. Au XX^{ème} siècle, Londres était le centre nerveux du commerce international. Même aujourd'hui, la devise « Our word is our bond » reste la base des relations commerciales à l'international.

Au XX^{ème} siècle, avec la naissance de nouvelles places et une décentralisation internationale, le contrôle devient très difficile.

c) L'apparente bonne affaire ou la sous-tarifcation des taux de fret.

Les acheteurs sont attirés par des prix exceptionnellement bas et de bonnes conditions de vente par des intermédiaires peu scrupuleux. Les conséquences de

cette attirance pour des contrats bon marché ont été bien résumées par un grand spécialiste de la gestion de sinistres facultés de Londres :

« La police d'assurances sur facultés a pour objet de garantir les dommages et pertes matériels subis par les marchandises pendant le voyage assuré, c'est-à-dire contre principalement tous évènements sur lesquels, l'assuré n'a pas de contrôle, et non, sur les risques qui sont sous son contrôle.

Aussi, si un assuré achète bon marché, soit en mettant ses marchandises dans des emballages insuffisants ou en retenant la cotation de taux de fret la plus basse qui fera que ses marchandises seront chargées sur un navire de seconde classe ou en faisant confiance en un intermédiaire inconnu... Dans tous les cas, vous n'en aurez que pour votre argent, si vous achetez au prix le plus bas et qu'un sinistre survienne, ne soyez pas surpris si les assureurs renâclent à vous indemniser ».

d) Les pavillons de complaisance.

Les pavillons de complaisance ont été depuis plusieurs années le centre de multiples débats entre partisans et opposants. Sans généraliser les risques propres aux pavillons de complaisances car beaucoup de navires offrent toutes les garanties de sécurité avec des équipages entraînés et n'utilisent que le pavillon de complaisance que pour des motivations fiscales. Cependant, lorsque l'on se retrouve face à un cas de fraude maritime avec un navire sous pavillon de complaisance, on retrouve toujours les mêmes éléments suivants :

- le manque ou l'absence de contrôle sur l'équipage : le cas du « Salem » en est un parfait exemple. En dépit des preuves évidentes de sabotage du navire, le capitaine, et l'officier mécanicien ont été relaxés par les autorités libériennes.
- l'enregistrement des navires : certains pays ne requièrent pas de certificat de radiation de l'enregistrement précédent. De ce fait, il est possible pour un navire d'avoir 2 ou 3 nationalités au même moment et même sous différents noms.
- l'absence de réactions des victimes : une fois la fraude commise, les victimes s'abstiennent généralement de faire état de la fraude aux autorités gouvernementales. Dans d'autres cas, les autorités sont informées trop tard ou les victimes négocient avec les coupables pour racheter leurs propres marchandises.

IV) Les facteurs incontrôlables.

a) Les facteurs économiques.

La soudaine fortune des pays pétroliers au début des années 1970 a entraîné la création de flux commerciaux disproportionnés. Une brutale demande de biens de consommation et de produits en vrac au Nigeria et au Moyen Orient a provoqué des encombrements portuaires et des retards. Les affréteurs ne pouvaient plus faire face aux surestaries. Aussi, certains propriétaires de navires détournèrent leurs navires, et saisirent cette opportunité pour vendre illégalement les cargaisons.

b) Les facteurs politiques.

Il y a de plus en plus d'Etats, de risques d'instabilité politiques, de guerres civiles, d'embargos. L'Angola a rencontré 5 grands cas de fraude maritime moins de deux ans après son indépendance. L'instabilité politique au Liban a attiré les détournements et les ventes illégales de cargaison.

Afin de mettre un frein au développement sans limite de la fraude maritime, la chambre de commerce internationale a décidé de créer le Bureau Maritime Internationale en 1980.

Le BMI a été conçu comme un moyen de prévention de la fraude maritime. Plus qu'un moyen de répression, cet organisme s'inspire des méthodes d'enquêtes des Lloyd's en communiquant à ses membres les informations sur les sociétés suspectes.

Le centre de renseignements rassemble le maximum de données sur les entreprises et sur les hommes suspectés de se livrer à la fraude maritime.

Une section spécialisée dans les enquêtes effectue des enquêtes permettant de reconstituer les processus de fraude en utilisant des enquêteurs formés par Interpol et des juristes.

Le BMI a aussi un rôle de conseil pour orienter les différents acteurs de commerce international vers des circuits leur permettant d'éviter d'être entraîné dans des de fraude.

CHAPITRE 4 : LES RISQUES LIES A LA NATURE MEME DE LA MARCHANDISE.

La marchandise offre intrinsèquement une prédisposition plus ou moins forte aux dommages selon la destination et le mode de transport.

SECTION 1) LES PRODUITS DANGEREUX.

L'organisation maritime internationale (IMO) a publié une liste de code indiquant tous les produits dangereux, classifiés sous les rubriques suivantes :

Catégorie 1 : Explosifs

Catégorie 2 : Gaz : comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.

Catégorie 3 : Liquides inflammables.

Catégorie 4a : Solides inflammables.

Catégories 4b : Solides inflammables susceptibles de combustion spontanée.

Catégories 4c : Solides inflammables, dont le constat avec l'eau peut provoquer des émanations de gaz inflammables.

Catégorie 5a : Substances oxydantes.

Catégorie 5b : Peroxydes organiques.

Catégorie 6a : Poisons.

Catégorie 7 : substances radioactives.

Catégorie 8 : Produits corrosifs.

Catégorie 9 : Diverses substances dangereuses.

Les expéditeurs de produits dangereux doivent envoyer un préavis au transporteur, en utilisant des formulaires spéciaux. Il peut y avoir des restrictions sur la quantité de produits qui peut être transportée et les arrimages qui peuvent être utilisés. Cela vaut pour les marchandises en vrac, les cargaisons diverses et les services de conteneur.

Chaque substance figurant sur la liste porte un numéro de référence dans la liste de l'IMO et dans la liste publiée par l'Unctad (Commission des Nations Unies sur le Commerce et le Développement).

Avec les débuts de l'ère industrielle, le législateur a commencé à se préoccuper de la réglementation du transport des matières dangereuses : loi du 18 juin 1870 sur les transports par eau et par voie de terre, règlement du 12 novembre 1897 concernant les transports ferroviaires intérieurs.

Ces textes ont été abrogés lors de l'entrée en vigueur du Règlement pour le transport par chemin de fer, par voies de terre et par voie de navigation intérieure des matières dangereuses (appelé RTMD ou Règlement TMD). Ce règlement issu d'une loi n° 263 du 5 février 1942 et d'un arrêté du 15 avril 1945 fut élaboré par la commission interministérielle du transport des matières dangereuses (CITMD) instituée par décret du 27 février 1941 (JO 12 mars 1941).

I) Transports maritimes et par voie de navigation intérieure.

Le règlement pour le transport et la manutention dans les ports maritimes des matières dangereuses (RPM) contient des prescriptions relatives au transport et à la manutention des matières dangereuses dans les ports et à l'extérieur des navires. Les mesures de sécurité à prendre à bord des navires doivent satisfaire aux règles définies par la marine marchande française³. Par ailleurs, les transports par voie de navigation intérieure sont régis par un arrêté du 24 décembre 1991 (JO 7 janv.).

Les sanctions pénales sont prévues à l'article 4 de la loi du 31 décembre 1975 est applicable envers quiconque aura transporté ou fait transporter par voie de navigation intérieure des matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé, utilisé des matériels non contrôlés ou fait circuler des transports de matières dangereuses sur une voie qui leur était interdite. Les sanctions du délit de mise en danger d'autrui de l'article 121-3 du code pénal pourront également être encourues.

II) En transport routier.

Tous les transports routiers intérieurs de matières dangereuses sont assujettis à un règlement spécifique dénommé RTMDR (Règlement pour le Transport des Matières Dangereuses par Route). Entré en vigueur le 1er janvier 1993⁴, ce règlement a fait l'objet d'une nouvelle édition applicable depuis le 1er janvier 1995, publiée dans la série des documents administratifs du Journal officiel⁵, suite à un arrêté du 12 décembre 1994 (JO 27 déc.). La dernière modification du RTMDR date d'un arrêté du 14 décembre 1995 (JO 15 déc.).

Si le RTMDR constitue le texte de base de la réglementation du transport routier des matières dangereuses, il est complété par d'autres textes émanant des ministères de

³ Le RPM a été publié au JO du 29 juin 1951

⁴ Arr. 15 sept. 1992, JO 13 oct. et Doc. adm. no 83 du 13 oct

⁵ no 113 du 27 déc. 1994

l'Intérieur, de la Défense, de l'Industrie et de l'Environnement. En outre, certaines dispositions du code de la route intéressent directement les transports de matières dangereuses ; il en est ainsi des prescriptions relatives aux limiteurs de vitesse, visites techniques de véhicules, interdictions de circulation, limitations de vitesse.

Enfin, depuis le 1er janvier 1997, tous les transports routiers de matières dangereuses effectués sur le territoire national sont assujettis à la convention ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route). Cette convention fixe un certain nombre de prescriptions techniques communes aux États adhérents (matières transportées, prescriptions relatives aux véhicules, conditionnement des produits, formation des conducteurs). Un arrêté du 5 décembre 1996 (JO 27 déc.) fixe en outre un certain nombre de spécificités françaises plus draconiennes applicables aux transports nationaux et internationaux.

L'inobservation des prescriptions du règlement français ou de l'ADR constitue une infraction (contravention ou délit) prévue et réprimée par une loi du 31 décembre 1975 (JO 3 janv. 1976) et un décret no 77-1331 du 30 novembre 1977 (JO 6 déc.).

L'article 4 de la loi du 31 décembre 1975 dispose que sera punie d'un emprisonnement d'un an et/ou d'une amende correctionnelle toute personne qui aura: transporté ou fait transporter des matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé ; utilisé ou mis en circulation des matériels de transport n'ayant pas satisfait aux visites et épreuves auxquelles ils sont soumis ; fait circuler ou laissé stationner des matériels transportant des matières dangereuses sur une voie ou ouvrage dont l'utilisation est interdite en permanence aux transports de ces matières.

En conséquence la responsabilité du commettant peut être engagée soit par un acte personnel contraire à la réglementation, soit faute d'avoir pris les mesures nécessaires pour son respect. Il lui appartient ainsi de bien connaître la réglementation et de donner des consignes précises à son personnel. Quant au préposé, il ne peut voir sa responsabilité pénale engagée que si l'infraction résulte de son fait personnel.

Les infractions au RTMDR et à l'ADR autres que les délits sont des contraventions de 5e classe (non-respect des prescriptions relatives à l'équipement des véhicules, emballage et étiquetage des colis, défaut de document de bord, défaut de signalisation...).

Le délit de mise en danger de la vie d'autrui pour faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement tel que mentionné par l'article 121-3 du code pénal⁶ peut également être envisagé, dès lors qu'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Par ailleurs, il peut être fait application des dispositions du code de la route. L'article R. 411-18 de ce code sanctionne d'une amende des contraventions de 4e classe quiconque n'aura pas respecté une interdiction d'accès à certaines voies ou portions de voies aux véhicules de transport de matières dangereuses prescrite par le maire ou le préfet. L'article R. 343-3 du code de la route prescrit, en outre, l'immobilisation du véhicule de transport de matières dangereuses qui circule en infraction aux règlements en vigueur, ou à ceux emportant restriction de circulation.

III) En transport ferroviaire.

Depuis le 1er juillet 1994, les transports ferroviaires intérieurs sont régis par le Règlement pour le Transport des matières dangereuses par chemin de fer, dit RTMDF⁷. Le RTMDF régit les transports intérieurs de matières dangereuses et leur manutention dans les entreprises du chemin de fer. Il comprend un certain nombre de prescriptions techniques relatives aux conditions de transport, emballage, étiquetage, chargement des marchandises.

Les transports ferroviaires internationaux sont assujettis à un règlement spécial : le RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

L'inobservation par l'expéditeur ou le transporteur des prescriptions édictées par le RTMDF ou le RID constitue une infraction prévue et réprimée par la loi du 31 décembre 1975 pour ce qui est des délits et le décret du 30 novembre 1977 pour ce qui concerne les contraventions.

L'article 4 de la loi du 31 décembre 1975 réprime d'un emprisonnement de 1 an et/ou d'une amende quiconque aura transporté ou fait transporter par chemin de fer des

⁶ L. no 2000-647 du 10 juillet 2000, JO 11 juillet 2000.

⁷ Arr. 3 juin 1994, JO 14 juin ; la dernière édition du RTMDF a été publiée au JO du 26 août 1995 dans un arrêté du 29 juin 1995

matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé, ou mis en circulation des matériels n'ayant pas subi les vérifications nécessaires, ou fait circuler ou laissé stationner des matériels de transport sur une voie qui leur était interdite.

Les infractions n'entrant pas dans le champ d'application de l'article 4 de la loi du 31 décembre 1975 constituent des contraventions de 5e classe. En tout état de cause, le délit de mise en danger de la vie d'autrui de l'article 121-3 du code pénal pourra être envisagé.

SECTION 2) LES MARCHANDISES EN VRAC.

En ce qui concerne les marchandises transportés en vrac sec, il y a lieu de tenir compte d'un phénomène physique important : l'angle de talus naturel. En effet, lorsque des marchandises en vrac sont versées sur une surface plane, elles forment un tas conique.

L'angle formé entre le plan horizontal et la pente du cône est appelé « angle de talus naturel ».

Il est défini par l'Organisation Maritime Mondiale comme suit : « l'angle entre le plan horizontal et l'inclinaison du cône obtenu lorsqu'une cargaison en vrac est versée sur ce plan ».

Selon l'IMO, le terme de cargaison en vrac est défini de la manière suivante : « une cargaison composée de matières solides sous forme de particules ou de grains, avec ou sans humidité, en général de composition homogène, chargée directement dans les espaces de chargement d'un navire sans ensachage ni conditionnement ».

L'IMO définit 3 catégories de risques généraux affèrent aux marchandises en vrac :

- la mauvaise répartition des masses provoquant des dommages structurels :

- par concentration de masse excessive sur les ponts ou sur le double-fond,
- par mauvaise répartition de la masse entre les cales.

- la mauvaise stabilité ou la diminution de la stabilité pendant le voyage :

- soit une stabilité excessive, provoquant un roulis violent s'accompagnant d'une possibilité de dommages structurels et/ou de déplacement de la cargaison,

- soit une diminution de la stabilité par suite soit d'un déplacement transversal de la surface de la cargaison, comme dans le cas de cargaison « sèches » et de cargaison qui ne se fluidifient pas ; soit par un déplacement transversal de la cargaison comme dans le cas de cargaison « humides » qui se liquéfient.

- enfin, l'échauffement spontané : certaines de ces marchandises sont sujettes à un échauffement spontané, à l'instar de quelques autres cargaisons.

L'angle de talus naturel varie également du fait du criblage et de la teneur en humidité.

TITRE 2 : LA PREVENTION, FACTEUR DE REDUCTION DES RISQUES.

CHAPITRE 1 : LES PARAMETRES DE LA PREVENTION DU RISQUE TRANSPORT.

Pour toute opération d'achat ou de vente à l'étranger, il est nécessaire de se préoccuper du transport. La maîtrise du risque transport passe par le choix de techniques à utiliser en matière de transport. Lorsque ces opérations présentent un caractère impératif, les problèmes de transport doivent être abordés non pas opérations par opérations, mais en raisonnant sur la base de flux.

SECTION 1) LE CHOIX DES MODES DE TRANSPORT.

Le choix de la solution logistique appropriée dépend tout d'abord de la quantité à livrer puis de différents paramètres. En effet, il va falloir tenir compte des différents modes de transports possibles, des obligations contractuelles... La solution transport sera au croisement d'un ou plusieurs modes de transport et de modalités contractuelles d'utilisation ce celui ou ceux-ci.

Une fois déterminé les lieux de départ et d'arriver et l'ordre de grandeur des quantités livrer, il faudra dresser l'inventaire des solutions utilisables.

On trouvera :

- pour les transports continentaux : la route, le fer, l'air et la voie fluviale.

- pour des transports intercontinentaux : la mer ou l'air. La quasi- totalité des transports nécessitera l'utilisation de plusieurs modes :

- soit l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport (caisse mobile, ferro-routage, navire porte-barge, navires rouliers, navires porte-wagons),
- soit l'utilisation successive de plusieurs modes : on distinguera alors un pré-acheminement, un transport principal et un post acheminement. Ce qui se traduira par un minimum de deux ruptures de charges.
- Soit l'utilisation du conteneur maritime chaque fois que possible. Cette solution ne supprimera pas le changement de mode mais permettra de réduire considérablement les difficultés et les risques qui y sont liés, puisque ce sera le conteneur et non la marchandise qui sera transbordé.

Le choix des modalités de transport s'effectuera en fonction des contraintes internes (marchandises, équipements) mais aussi externes telles que les délais à respecter pour la livraison au client et/ou les équipements dont il dispose ou encore le positionnement du prix des produits sur le marché export.

Dans le cadre de la prévention du risque transport, l'expéditeur et le destinataire se doivent d'agir en partenaires car ils y ont tous d'eux intérêt. En effet le destinataire a acheté des marchandises car il en a besoin. Il n'a priori aucun intérêt à recevoir une indemnité d'assurance pour les pertes ou dommages en cours de transport. Et le vendeur, veut un client satisfait avec lequel il pourra maintenir de bonnes relations commerciales. Les pertes et dommages risqueront de ternir son image.

SECTION 2) DES CONTRAINTES A PRENDRE EN COMPTE.

Pour un choix approprié, il faudra tenir compte des contraintes suivantes :

- les caractéristiques techniques des lieux de départ et d'arrivée, les lieux des éventuelles ruptures de charge, niveau des infrastructures et des équipements disponibles...

- les contraintes climatiques, en fonction des lieux de départ et de destination, du trajet du transport, de la saison.

- la nature de la marchandise.

Un exemple avec les produits sous température dirigée : il s'agit au préalable de les réfrigérer correctement et suffisamment avant qu'ils ne soient chargés dans la cale ou dans le conteneur frigorifique et de ne pas bourrer les conteneurs. Un grand nombre de sinistres ne provient pas du transport lui-même mais reflète le résultat de mauvaises ou insuffisantes conditions du chargement. La préparation de la température est primordiale pour ce type de marchandises tout comme le refus par exemple, de faire embarquer des fruits mûrs.

Ainsi, il est essentiel que l'expéditeur connaisse bien le produit qu'il va faire transporter, qu'il sache dans quelles conditions de transport il va s'effectuer (type de conteneur, de navire, cales, conditions climatiques, force dynamiques, attente au port...) et qu'il soit en mesure de contrôler toute la chaîne de transport.

- la valeur de la marchandise, celle –ci va déterminer la limite des coûts de transport acceptables hors situations exceptionnelles. On se référera au rapport :

COÛTS D'ACHEMINEMENT/VALEUR DE LA MARCHANDISE

Le premier critère de choix sera le coût qu'il engendre (emballage, stockage, assurance, services annexes au transport).

- les délais afférents à l'opération de transport : on distinguera d'abord les délais de transport proprement dit, ensuite les délais d'attente d'un navire au départ (destinations mal desservies), attente au chargement (encombrement des ports) et attente de l'expédition réelle en cas de groupage. Enfin, les délais nécessaires aux formalités douanières qui sont fonction du mode de transport et de l'itinéraire choisi : ils peuvent dépasser le délai de transport.

- la sécurité, une bonne prévention consistera à réduire les ruptures de charges donc les manutentions, et à réduire le délai d'acheminement qui limitera les aléas liés aux conditions climatiques, aux mouvements de grève, ainsi que risques de vol.

Ces critères devront intégrer les impératifs commerciaux qui peuvent induire un coût logistique maximal, un délai de livraison maximal et un taux de retard/avarie maximal acceptable afin de maintenir de bonnes relations commerciales. Pour cela, vendeur et acheteur devront intégrer ces contraintes lors de la négociation de la transaction commerciale et des délais de réalisation (livraison, crédit documentaire).

Si le vendeur maîtrise le transport à destination, il pourra également proposer que son transitaire soit utilisé pour l'ensemble de l'opération à condition que ce dernier ait été sélectionné avec soin et ait des implantations à destination. La qualité et le professionnalisme de l'auxiliaire de transport sont un gage de réduction des avaries (donc du coût de l'assurance) et des contentieux commerciaux.

SECTION 3) LE CHOIX DU TRANSPORTEUR, DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT.

Il faudra sélectionner un ou plusieurs transporteurs avec lesquels on s'efforcera d'établir des relations régulières. On prendra soin de vérifier en quelle qualité il agit : commissionnaire, mandataire, agent de fret aérien, agréé en douane.

Aucun transitaire, transporteur ne saurait répondre avec efficacité à toutes les demandes de transport sans avoir recours à la sous-traitance. Cette dernière solution

n'étant pas souhaitable, il faudra rechercher celui dont le domaine de compétence correspond aux spécificités marchandises et des destinations.

Pour ce faire, il faudra le sélectionner en fonction de sa spécialisation :

- sur une ou plusieurs zones géographiques, il en connaît bien les particularités, les contraintes réglementaires, et y aura bâti un réseau de correspondants indispensables pour un suivi de la marchandise de bout en bout.

- sur un mode de transport principal : mer, route, fer, air. Ceci le rend capable de connaître à tout moment l'état de l'offre de transport, et donc d'obtenir de meilleures conditions.

- sur des types d'opération particuliers : fret express, transport frigo, transport exceptionnelle.

Outre ces éléments, la sélection reposera, certes sur le prix, mais aussi sur les garanties offertes en matière de qualité du service (respect des délais, suivi des marchandises, conseil) sans omettre d'étudier les prestations annexes qu'il propose (stockage, reconditionnement, marquage).

SECTION 4) L'ADAPTATION DES EMBALLAGES AUX MARCHANDISES A TRANSPORTER.

Le défaut, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ou de la préparation de la marchandise font l'objet d'exclusions tant au niveau des incoterms que des contrats de transport et d'assurance.

Il est donc essentiel que l'expéditeur connaisse bien le produit qu'il fait transporter, qu'il sache dans quelles conditions ses produits seront exposés au cours du voyage et qu'il s'informe de la situation avant de les expédier. S'il ne maîtrise pas le transport il pourra obtenir ces informations ou instructions auprès de l'acheteur.

Le conditionnement, s'il est bien conçu, peut participer à la protection physique des produits et réduire considérablement le besoin d'emballage. Il peut protéger le produit des agressions extérieures (odeur, chocs, températures), permettre d'offrir aux consommateurs un produit en parfait état et contribuer à la démarche qualité que toute entreprise doit mettre en œuvre.

L'emballage doit être conçu pour la partie la plus sévère du transport. Afin de satisfaire les clients et obtenir des taux d'assurance plus attractifs, un emballage approprié est indispensable de façon à ce que la marchandise expédiée parvienne intacte au destinataire.

Pour les exportations, il est particulièrement nécessaire d'adapter l'emballage, compte tenu des dangers auxquels il sera exposé pendant le transport par terre, par mer, par air, ainsi que du nombre et de la nature des manutentions auxquels il sera soumis.

L'emballage peut revêtir différentes formes en fonction des marchandises et du type de moyen de transport utilisé.

Il faudra tout d'abord préparer la marchandise par une mise en carton, en caisse, sacs, balles. En cas de groupage au départ ou dégroupage à l'arrivée, la résistance devra être supérieure.

La marchandise sera ensuite, si possible, palettisée, mise sous film et cerclée pour la protéger des intempéries, l'isoler du sol et faciliter sa manutention. Il conviendra de préciser par un marquage adéquat si les palettes peuvent ou non être gerbées. Pour gagner sur le fret, il peut donc être utile de prévoir des cartons plus solides qui permettent le gerbage.

Dans le cas de transport en conteneurs FCL/FCL, le risque d'avarie étant réduit, la résistance de l'emballage pourra être abaissée.

Le calage revêt une grande importance tant au niveau des cartons ou caisses que du conteneur. L'utilisation de cales et de matériaux divers est indispensable pour combler les vides, et absorber les chocs. L'arrimage doit être soigné, ainsi qu'une répartition uniforme du poids.

Dans tous les cas, il vaut mieux avoir recours à un professionnel qui saura conseiller ou concevoir l'emballage adéquat.

Pour concevoir un emballage adapté, il faudra anticiper les risques et se constituer une sorte de check-list comportant les points suivants.

- des renseignements sur les conditions de transport et de stockage.

Le chargeur doit toujours anticiper et se poser des questions sur le choix des modes de transport, sur les spécificités liées à tel ou tel moyen de transport, par exemple en maritime, il faudra penser à l'humidité due à la condensation.

Il prendra en considération les conditions climatiques du point de destination, elles sont fréquemment la cause de pertes et de dommages.

De même, une attention toute particulière aux capacités de stockage, à la qualité des dépôts, à leur surveillance, à leur toiture permettra d'éviter de gros dommages.

- des renseignements sur les ports vers lesquels les marchandises sont expédiées.

Le chargeur doit vérifier ou faire vérifier les équipements portuaires à disposition pour la manutention des marchandises : les grues, portiques, les poids acceptés par les

engins de manutention ainsi que leur nombre (pour les délais), la qualification du personnel de manutention...

Exemple dans un port, des stevedores ont essayé de décharger un yacht de 90 tonnes avec des élingues pour une capacité de 30 tonnes. Fort heureusement des experts prévention des assureurs de la marchandise les ont arrêtés à temps.

SECTION 5) LE MARQUAGE DES COLIS, PALETTES, CAISSES, CONTENEURS.

Une importance particulière doit y être apportée car c'est ma principale protection contre la perte due à des erreurs de routage pour les expéditions inférieure à un engin complet et le premier moyen pour le destinataire de vérifier l'intégralité de la livraison.

Le marquage est porté directement sur le colis ou sur une étiquette collé sur celui-ci. L'encre ou la peinture utilisée devra pouvoir résister à une exposition prolongée à l'humidité et au soleil.

Pour prévenir le risque de vol, les marques ne doivent pas dévoiler le contenu, ni même le destinataire, du moins pas en toute lettres. Dans ce cas les marques devront être reprises sur les documents de transport afin de permettre l'identification des marchandises.

Elles comprendront les références de l'expédition sous forme codée (destinataire, numéro de commande), le numéro du colis, le nombre total de colis, le lieu de destination finale.

La marchandise devra également être informée quant à sa sensibilité aux manutentions grâce aux pictogrammes précisant le haut, le bas, la fragilité, la sensibilité à l'humidité ou le soleil, la position du centre de gravité.

La référence par l'intermédiaire des pictogrammes aura pour principal avantage d'être compréhensible partout dans le monde, à la différence des inscriptions en lettre.

Le conditionnement, la préparation, l'emballage, la palettisation, la constitution de charges complètes de bout en bout permettent de réduire considérablement les risques d'avaries mais ils ne peuvent les éliminer totalement.

Le conditionnement contribue à améliorer la qualité de service fournie au client en lui délivrant des marchandises en bon état d'utilisation et de présentation et contribue à l'image de la société.

Tout cet environnement aura des conséquences sur la couverture d'assurances. Elle reste bien entendu nécessaire mais le risque est réduit aux événements aléatoires. La fréquence des sinistres pourra être réduite en analysant leur cause. Plus la fréquence baisse, meilleur est la statistique et meilleures seront les conditions accordées par l'assureur.

SECTION 6) LE ROLE DU DESTINATAIRE.

Dans le cas où le destinataire est en charge du contrat de transport, il ne devra pas omettre d'informer au plus tôt le vendeur du mode de transport et des conditions dans lesquelles il va être effectué.

A l'arrivée des marchandises :

- il contrôlera les scellés en cas de conteneur complet FCL/FCL ou de camion complet.
- il vérifiera la qualité du chargement à l'intérieur du moyen de transport ou du conteneur. En effet, si des colis sont tombés du fait d'un mauvais arrimage ou si s'il y a eu des infiltrations d'eau il peut être utile de prendre des photographies.
- il relèvera le nombre de colis par pointage sur la liste de colisage.
- il vérifiera l'état de chacun des colis en signalant au fur et à mesure les avaries éventuelles au représentant du transporteur.
- il effectuera des réserves précises et motivées sur le document de transport dans la forme et les délais impartis pour maintenir la possibilité de recours contre le transporteur.
- il préviendra l'assureur et demandera l'intervention du commissaire d'avarie figurant sur le document d'assurance.
- il contrôlera le contenu des colis dans les délais accordés par la loi ou la convention applicable pour la constatation des dommages non apparents.

Dans le cas où le vendeur est en charge du contrat de transporteur, il pourra rappeler ces éléments à l'acheteur sous forme d'une simple lettre ayant pour objet l'intérêt commun des parties de constater les dommages ou manquants dans les formes pour maintenir la garantie de l'assureur.

L'assureur marchandises transportées n'a pas pour seul rôle d'indemniser l'ayant droit de ses dommages, c'est également un interlocuteur face au risque.

SECTION 7) LE ROLE DE L'ASSUREUR.

Dans le passé, les assureurs n'ont pas toujours accordé une attention aussi grande qu'aujourd'hui à la « prévention des dommages » au sens strict du terme. Au départ, le risque était apprécié comme bon, mais si l'assureur considérait que par exemple, l'emballage était inadéquat ou qu'il ne pouvait pas entièrement faire confiance à la prudence du transporteur ou si la destination de la marchandise apparaissait être

extrêmement dangereuse, une prime plus élevée était calculée, pour prendre en compte les facteurs aggravants.

Ce genre de majoration de prime possédait en elle-même une action préventive. Elle devait inciter l'exportateur à améliorer une situation reconnue comme favorable à la survenance de sinistre.

Aujourd'hui, beaucoup de chose ont changé et pour remplir sa mission qui est d'apporter une croissance profitable de son portefeuille pour sa compagnie d'assurance, le souscripteur ne peut plus se contenter d'une augmentation tarifaire. Il se doit de rechercher les moyens les plus efficaces pour réduire les sinistres tant en fréquence qu'en sévérité et offrir à ses clients et intermédiaires les meilleurs conditions.

Le souscripteur est responsable des résultats techniques vis-à-vis de sa compagnie d'assurance. Il fixe les taux et les conditions des contrats qu'il souscrit. Ses conditions varient en fonction de plusieurs paramètres portant principalement sur :

- la nature de la marchandise
- les conditions s'assurances demandées (Tous risque, FAP sauf...)
- les conditions d'acheminement (longueur du voyage, zone dangereuses, possibilités de transbordement)
- la nature des emballages : (conteneur, caisses en bois ou carton, fûts lourds ou léger...)
- le regroupement des sacs ou fardeaux sur palettes
- la qualité des moyens de transport, notamment des navires
- l'âge, le pavillon et la jauge
- la composition de l'équipage
- la qualité des pays destinataires (l'équipement des ports, des aéroports ou engins de manutention, les risques de vol...)

Après l'identification des risques transports, et afin d'éviter la survenance de ces derniers il impératif d'établir une politique de prévention des risques au sein de l'entreprise.

CHAPITRE 2 : LA POLITIQUE DE PREVENTION TRANSPORT AU SEIN DE L'ENTREPRISE.

On se souvient qu'environ 75% des avaries en cours de transport peuvent être évitées par de simples mesures de prévention et que 45% de ces dommages proviennent de manutentions brutales ou de mauvaises conditions de stockage.

Il est certain que le choix d'un emballage et d'un mode de transport adaptés est essentiel pour que la marchandise arrive chez le client final en bon état dans les délais prévus.

L'entreprise exportatrice qui place au plus haut de ses relations commerciales avec ses clients va gérer les risques en matière de transport de la façon la plus optimale possible.

Pour ce faire, la direction de l'entreprise élabore un cahier des charges précisant clairement l'engagement pris par la société pour mettre en œuvre une politique de prévention des risques de transport.

Cette volonté se matérialise par :

- une programme de prévention affiché publiquement qui mentionne de manière détaillé les engagements pris en vue de la protection de la marchandise
- une procédure documentée définissant les responsabilités de chacun
- des revues et comptes-rendus d'examens à des intervalles réguliers prédéfinis.

SECTION 1) LES DOCUMENTS DE GESTION ET PROCEDURES ECRITES.

Le guide de procédures porte sur les activités suivantes :

- la conception et fabrication des emballages
- le choix des modes de transport
- le contrôle et l'agrément des transporteurs
- l'étiquetage /le marquage des marchandises
- la réception et chargement des marchandises
- la sécurisation des marchandises

- les mesures à prendre en cas de dommage
- enfin, la gestion des sinistres.

SECTION 2) LE CONDITIONNEMENT ET L'EMBALLAGE.

L'emballage doit être conçu en fonction de la partie la plus dangereuse du voyage, et des manutentions que va subir la marchandise. Ainsi, l'entreprise vérifiera que :

- la marchandise soient protégées contre les vibrations, accélérations, impacts.
- les emballages cartons résistent aux écrasements provoqués par des empilements ou des pressions latérales.
- les colis lourds et/ou spéciaux soient conditionnés ou emballés sur des semelles et/ou soient munis d'oreilles de levage permettant des manutentions/arrimages aisés.
- les marchandises soient protégées de la mouille par un houssage polyéthylène ou barrière étanche sous vide avec produits dessiccants
- les pièces susceptibles de corrosion doivent être protégées avec des produits gras ou des inhibiteurs de corrosion.

SECTION 3) LE CONDITIONNEMENT ET LA PALETTISATION.

Le groupage de colis par palettes facilite normalement les manutentions, il réduit donc les risques, mais peut aussi en créer de nouveaux.

Les palettes bois aux normes européennes ou iso sont les plus courantes. Certains chargements disposent de leur propre palettisation, en plastique, papier, compressé, voire métal.

Les palettes doivent supporter à la fois leur chargement et les manipulations répétées. C'est pourquoi, l'entreprise vérifiera que :

- les palettes aient une dimension adaptée au mode de transport envisagé.
- les charges soient correctement fixées aux palettes.
- les charges soient solidaire les unes des autres.
- les charges ne dépassent pas de la palette.
- les charges ne soient pas être en retrait sur la palette.

SECTION 4) LE MARQUAGE ET L'ETIQUETAGE.

Le marquage international de sécurité permet au chargeur d'attirer l'attention des tiers sur les caractéristiques des produits transportés, et les précautions à prendre.

Le marquage d'identification donne les coordonnées du destinataire et de l'expédition, le pays d'origine, les poids et dimensions de la marchandise, et toute autre information utile (emplacement du centre de gravité par exemple).

Ces marques d'identifications ou de sécurité font partie intégrante de l'emballage et comportent de nombreuses informations très utiles. Elles peuvent mentionner notamment :

- la hauteur de gerbage (empilement) admissible.
- le type de stockage nécessaire (réfrigéré, en intérieur, abrité, en extérieur...).
- le sens de passage des fourches ou l'interdiction de soulever la marchandise avec des fourches.
- les interdictions d'élingage.
- les témoins de choc, de renversement, etc.

SECTION 5) L'ARRIMAGE ET LA PLANIFICATION.

L'arrimage et le mode de chargement doivent être planifiés avant que ne débutent les opérations de mise à bord du moyen de transport. Cette planification permet :

- d'optimiser la commande du moyen de transport (mètres de plancher de remorque, taille du conteneur...)
- de vérifier la possibilité d'un arrimage serré procurant un auto-calage convenable ou l'existence d'un espace suffisant permettant un saisissage convenable des produits.

Chaque plan d'arrimage tient compte des conditions imposées par la nature de la marchandise, la réglementation, en particulier pour :

- les limitations des poids et charges au mètre carré.
- la répartition des poids.
- l'utilisation des espaces et volumes.

- l'incompatibilité des produits entre eux.
- la réglementation concernant les marchandises dangereuse.
- les possibilités de calage une fois le chargement réalisé.
- les facilités de procéder au déchargement sans risques.

SECTION 6) L'AGREMENT DU MOYEN DE TRANSPORT.

Avant son chargement, le moyen de transport doit être vérifié. En cas de défaillance grave, le chargeur se doit de refuser le chargement. Pour ce faire, les vérifications doivent porter sur le camion et d'autre part le conteneur.

En ce qui concerne le camion doit être vérifié l'état des goupilles de verrouillage en cas de chargement de conteneur ; l'état des pneus, de bâche de la remorque ainsi que ses portes, ainsi que l'absence de fuites audibles ou visibles d'air ou d'huile, etc.

En ce qui concerne le conteneur, sont à vérifier l'étanchéité, l'état des joints de la porte, non obstruction des grilles de ventilation. L'absence d'humidité et/ou d'odeur résiduelles. Ainsi que l'absence de corrosion sur les organeaux de saisissage et solidité du plancher, fonctionnement éventuel du groupe frigorifique.

SECTION 7) LE CHARGEMENT ET LE SAISSAGE.

Les cargaisons doivent être chargées suivant un plan préétabli. Ainsi, les colis spéciaux doivent être calés par du bois ou soudure dans certains cas. Un sanglage doit être ensuite mis en place, en général avec des sangles synthétiques à cliquet ou avec des chaînes pour les colis lourds.

L'arrimage et le calage/saissage doivent être faits au fur et à mesure du chargement. Les espaces vides doivent être comblés pendant ces opérations.

Le calage des marchandises doit être fait par des personnes compétentes, connaissant le matériel chargé. Une formation sera peut être nécessaire.

SECTION 8) LA SECURITE.

La sécurité des marchandises, surtout de grande valeur, est un problème de plus en plus préoccupant. Un marquage adapté et des précautions d'emballage chez le chargeur sont indispensables.

I) Les procédures à suivre.

Les transporteurs doivent mettre en place des procédures et moyens pour éviter les sinistres. Le niveau de protection nécessaire dépend :

- de la nature des marchandises (alcool, vêtements, cosmétiques, informatique...).
- de leur destination.
- du mode de transport adopté (envoi en groupage routier ou aérien plus dangereux).

Des procédures de contrôle sont nécessaires à tous les niveaux du transport, pour éviter les pertes et vols et pour localiser rapidement ces derniers lorsqu'ils interviennent. Ces contrôles portent sur différents points.

- avant le départ des marchandises :

- Le chargeur établira une liste de colisage précise
- Il effectuera un contrôle et comptage contradictoire au chargement
- Il évitera de charger un vendredi soir pour une livraison la semaine suivante...

- en cours de transport :

- Il faudra minimiser le nombre de transbordements des marchandises
- Interdire d'abandonner son véhicule sans surveillance sur la voie publique
- Vérifier le degré de contrôle du transporteur à chaque niveau de transport
- Interdire de faire appel à des bourses de fret pour sous-traiter les transports...

- lors de la réception :

- Il faudra examiner les documents de livraison, et identifier la marchandise
- Effectuer un comptage et contrôle contradictoire des marchandises
- Délivrer une autorité de signature de réception à une personne habilitée...

II) La protection des biens.

Des précautions supplémentaires doivent être prises en fonction de la nature des produits. C'est pourquoi, le chargeur devra si nécessaire, apposer des scellés sur le conteneur, le camion ou les wagons. Parfois, il faudra souder les portes des conteneurs. Les marchandises devront être couvertes par des films opaques.

Il faudra impérativement banaliser les marchandises, utiliser des cartons anonymes et apposer de « faux noms » sur les colis, des codes et les changer régulièrement. Le chargeur avisé étudiera les procédures et conditions de stockage chez les transporteurs et s'arrangera pour remettre les marchandises au dernier moment.

Sur certaines destinations, il demandera l'utilisation de deux chauffeurs des transports directs par camion dédié.

Après avoir étudié les risques transports et les mesures de préventions, il est souhaitable d'étudier les polices d'assurances applicables pour le transport maritime ainsi que le transport terrestre.

PARTIE 2 : L'ASSURANCE TRANSPORT.

TITRE 1 : LES PRINCIPES DE BASE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT.

CHAPITRE 1 : L'OPERATION D'ASSURANCE.

SECTION 1) LES PARTIES AU CONTRAT.

Les parties au contrat sont, d'une part, l'assureur, d'autre part, le souscripteur et/ou l'assuré, selon qu'ils sont distincts ou non.

l) L'assureur.

a) La réassurance.

La réassurance se caractérise par le fait que le réassureur, à qui les risques sont partiellement cédés, est étranger à la relation entre l'assureur et l'assuré, ce qui explique que cette technique échappe au régime du contrat d'assurance (C. assur, art. L. 111-1, qui exclut expressément l'application des titres Ier à III du livre Ier du code). Cette extranéité est confirmée par le code des assurances (art. L. 111-3), pour qui « dans tous les cas où l'assureur se réassure contre les risques qu'il a assurés, il reste seul responsable vis-à-vis de l'assuré ». Il en résulte que l'assuré ne peut agir contre le réassureur, si ce n'est par la voie de l'action oblique (sans qu'un titre exécutoire soit d'ailleurs exigé⁸). Et réciproquement, les règlements intervenus entre le réassureur et l'assureur ne constituent pas le paiement fait à la victime du dommage et ne peuvent donc entraîner le jeu de la subrogation légale, l'assureur conservant son recours contre le tiers responsable du sinistre⁹.

⁸ T. com. Paris, 14 mai 1982, RGAT 1982. 348, note M. Hagopian

⁹ Cass. 1re civ. 27 oct. 1982, Bull. civ. I, no 308, D. 1985, IR 194, obs. C. J. Berr et H. Groutel

Même si elle demeure étrangère à l'assuré, la réassurance ne lui est pas totalement indifférente. La solvabilité de l'assureur qui l'intéresse au premier chef dépend, en effet, étroitement de celle du réassureur (ce qui justifie que le contrat d'assurance soit parfois conclu sous la condition suspensive de la conclusion d'un contrat de réassurance. Pour cette raison, l'activité de réassurance commence à être réglementée. Elle doit être autorisée, et les entreprises de réassurance sont soumises au contrôle de l'État (C. assur., art. L. 310-1-1) et donc aujourd'hui de l'Autorité de contrôle des assurances et des mutuelles (art. L. 310-12). Au plan communautaire, la réassurance est régie par la directive no 2005/68/CE du 16 novembre 2005¹⁰ qui doit être transposée en droit français. Elle subordonne l'activité de réassurance à un agrément administratif valable dans tous les États membres de l'Union européenne (régime du « passeport unique »). Le temps où cette activité relevait des seuls articles 1101 et suivants du code civil est donc révolu.

b) La coassurance.

La coassurance est l'opération par laquelle un assuré fait couvrir un même risque par plusieurs assureurs. Elle permet la garantie de risques importants, pour lesquels les capacités financières d'un assureur unique sont dépassées. Juridiquement, la formule paraît s'apparenter à la figure du cocontrat, chaque assureur étant lié à l'assuré par un contrat distinct. En réalité, l'existence d'une police unique ainsi que la présence d'un assureur, nommé apériteur, chargé de recevoir les déclarations de risques et de sinistres, d'encaisser les primes, de payer les sinistres (au moins les moins importants) et, plus généralement, de représenter les autres assureurs dans leurs relations avec l'assuré, remettent en cause cette analyse. Chaque assureur apparaît plutôt comme partie à un contrat unique, ce qui a conduit les tribunaux à admettre parfois certains effets secondaires de la solidarité. Ainsi, l'interruption de la prescription à l'égard de l'apériteur a pu produire ses effets à l'égard des co-assureurs qu'il représente¹¹. De même, la renonciation à demander la nullité pour non-déclaration des aggravations de risques, qui résulte de la prise de la direction du procès par l'apériteur, a pu être déclarée opposable aux autres co-assureurs¹². Un moment, la Cour de cassation est même allée plus loin, en admettant qu'un co-assureur puisse être condamné à payer la totalité de l'indemnité à l'assuré¹³. Cette solution est critiquable dans la mesure où, si la solidarité se présume en matière commerciale, elle est systématiquement écartée par une stipulation contractuelle

¹⁰ JOUE, no L 323, 9 déc. 2005 ; RGDA 2006. 302

¹¹ Cass. 1re civ. 25 juin 1991, no 88-16.162, RGAT 1991. 808, 2e esp., note J. Bigot ; contra : Cass. 1re civ. 4 déc. 2001, no 98-17.457, RGDA2001. 72, note J. Bigot, relevant qu'en l'espèce la police de coassurance « avait limité les pouvoirs de l'apériteur à la seule gestion du contrat dans les rapports entre l'assuré et les assureurs ».

¹² dans l'affaire dite « du sang contaminé », Cass. 1re civ. 18 mars 1997, no 95-15.119, no 95-15.201, no 95-15.175, RGDA 1997. 726, note A. Favre Rochex

¹³ Cass. 1re civ. 10 juin 1981, D. 1983, IR 215, obs. C. J. Berr et H. Groutel

dans la coassurance. Un arrêt plus récent¹⁴ fait preuve d'un plus grand classicisme. En refusant la solidarité entre les co-assureurs, il marque un « retour aux sources » de la coassurance qui ne s'est pas démenti depuis. Dans celle-ci, la dette de chaque co-assureur (et spécialement de l'apériteur) envers l'assuré n'est que d'un pourcentage fixé dans la police. Il n'en va différemment que dans trois hypothèse : en présence d'une clause stipulant expressément la solidarité (qui doit bien être distinguée de la clause confiant un mandat de gestion de la police ou de celle fixant la part de chaque co-assureur, quand l'existence d'une coassurance n'avait été portée à la connaissance de l'assuré qu'après le sinistre (auquel cas l'apériteur est tenu au tout¹⁵ et quand la responsabilité de l'apériteur est engagée envers l'assuré. Hormis ces hypothèses, l'assuré qui ne parviendrait pas à se faire payer par les co-assureurs a pour seule ressource d'agir en responsabilité contre le courtier dont la négligence est à l'origine de cette situation.

La coassurance doit être distinguée des assurances « en lignes », composées de contrats distincts, par lesquels chaque assureur couvre une portion du sinistre comprise entre un montant plancher et un plafond (ce qui revient à découper le sinistre en tranches). Dans ce schéma, chaque assureur peut refuser sa garantie pour des motifs qui lui sont propres. Son engagement n'est pas conditionné à celui des autres. La Cour de cassation y a vu néanmoins une forme de coassurance¹⁶. Le but visé (exclure la réglementation des assurances cumulatives) pouvait pourtant être atteint sans avoir recours à cette qualification approximative.

La coassurance se distingue également des pools d'assurance (comme « Assurpol » pour les risques d'atteinte à l'environnement), qui apparaissent plutôt comme une forme de réassurance. L'assureur ayant couvert le risque est, en effet, le seul cocontractant de l'assuré, ayant seulement l'obligation de céder les risques au pool qui intervient comme réassureur.

On retrouve davantage cette pratique en transport maritime, qu'en transport terrestre, qui est justifié par l'importance des risques en causes.

II) L'assuré.

L'assuré est le bénéficiaire de la garantie souscrite. Ce dernier n'est pas forcément le souscripteur.

Ainsi l'assuré peut être :

- le souscripteur lui-même.

¹⁴ Cass. com. 4 juill. 1995, no 93-11.963, Resp. civ. et assur. 1995, comm. 348, et chron. 43, obs. H. Groutel

¹⁵ Cass. 2e civ. 8 févr. 2006, no 04-20.420, RGDA 2006. 59, note J. Kullmann

¹⁶ Cass. 1re civ. 28 nov. 1995, 2 arrêts, no 93-11.003 et no 93-12.904, RGDA 1996. 425, note A. Favre
Rochex, Resp. civ. et assur. 1996, chron. 13, obs. H. Groutel

- un tiers qui a donné au souscripteur mandat de contracter l'assurance en son nom et pour son compte. Le mandant est alors partie au contrat et est le seul bénéficiaire de la couverture. En aucun cas la responsabilité du mandant ne se trouve couverte.

- un tiers indéterminé au moment de la souscription qui pourra revendiquer le bénéfice de la police lors de la réalisation du risque. C'est le cas de la souscription d'une assurance de la marchandise « pour le compte de qui il appartiendra ». Le paiement de la prime incombe alors au souscripteur qui couvre également sa responsabilité.

a) Les obligations de l'assuré.

Diverses obligations incombent à l'assuré, celles-ci découlent du Code des assurances qui prévoit également des sanctions en cas de non-respect.

La première obligation incombant à l'assuré est de déclarer sans tromperie le risque initial. En effet il doit répondre de façon sincère aux questions posées par l'assureur. Ce dernier doit donc faire figurer dans sa proposition d'assurance toutes les questions jugées nécessaires pour une bonne appréciation du risque par l'assureur.

Ces questions se doivent d'être précises car l'assureur ne pourra se prévaloir de l'imprécision d'une réponse à une question vague.

Les effets d'une déclaration inexacte :

- si l'assuré était de bonne foi (art L 113-9 Code des assurances) : la garantie reste acquise avec une augmentation de la prime ou une résiliation du contrat prenant effet 10 jours après notification par lettre recommandée. Notons que si la déclaration inexacte apparaît lors du règlement d'un sinistre, l'assureur peut appliquer une réduction proportionnelle d'indemnité, également appelée règle de proportionnelle de prime.

- si l'assuré était de mauvaise foi (art L 113-8 Code des assurances) : si l'assuré a eu réellement l'intention de tromper l'assureur et que ce dernier est à même de le prouver, le contrat sera alors nul.

Deuxième obligation importante de l'assuré est de déclarer toute aggravation du risque en cours de contrat. En effet le Code des assurances (art L113-4) impose à l'assuré de déclarer, en cours de contrat, les circonstances nouvelles qui ont pour conséquences soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux. Que l'aggravation soit du fait de l'assuré ou non, l'assureur qui en est informé a le choix entre, résilier, ou bien proposer à l'assuré un nouveau taux de prime tenant compte du risque aggravé.

Les sanctions pour absence de déclaration sont les mêmes que précédemment.

L'article L 113-2 du Code des assurances prévoit la déchéance pour déclaration tardive, c'est-à-dire, en dehors du délai de 15 jours, si cette possibilité était prévue au contrat et que l'assureur établit que le retard lui a causé un préjudice.

La troisième obligation est celle d'avertir l'assureur dès qu'il en a connaissance et dans le délai fixé par le contrat. Ce délai ne peut en aucun cas être inférieur à 5 jours ouvrés (deux jours ouvrés en cas de vol).

En l'absence de déclaration du sinistre dans les délais, les polices prévoient la déchéance de l'assuré, c'est-à-dire la perte de la garantie de l'assureur pour le sinistre non déclaré en temps utile. Néanmoins l'assureur devra établir que le retard dans l'avis de sinistre lui a causé un préjudice.

Enfin dernière obligation c'est le paiement de la prime aux échéances convenue, elle constitue l'une des obligations fondamentales de l'assuré. Le débiteur de la prime est le souscripteur de la police. Par exception, le débiteur est l'assuré effectif lorsque le souscripteur n'intervient que comme mandataire.

b) Les causes de non-garantie.

Il y a trois causes de non-garantie :

- la première est la nullité du contrat : la nullité du contrat fait disparaître rétroactivement les obligations contractuelles de l'assureur.

Aux causes ordinaires de nullité, le Code des assurances ajoute « la réticence ou la fausse déclaration intentionnelle de l'assuré dans la déclaration initiale du risque ou dans celle des circonstances aggravantes » (art L113-8). L'assureur devra toutefois prouver la mauvaise foi de l'assuré.

- la deuxième est la déchéance de l'assuré : elle se caractérise par le fait que l'assuré avait normalement droit à la garantie promise par la police d'assurance, mais il a commis une faute qui lui en fait perdre le bénéfice.

Le Code des assurances déclare nulle les clauses de déchéance suivantes :

- « Clauses générales frappant de déchéance l'assuré en cas de violation des lois ou des règlements, à moins que cette violation ne constitue un crime ou un délit intentionnel »
- En cas de retard apporté par l'assuré dans la déclaration du sinistre aux autorités ou de remise tardive à l'assureur des pièces nécessaires pour lui permettre d'exercer son recours contre les tiers responsables.

L'assureur peut seulement, en pareil cas, réclamer à l'assuré une indemnité proportionnelle au dommage que le retard lui a causé.

La seule exception à la déchéance étant la force majeure.

- dernière cause de non-garantie étant les risques exclus : l'exclusion du risque n'affecte pas la validité du contrat.

L'assureur n'indemnise pas car le risque qui se trouve à l'origine du dommage est :

- Soit formellement exclu.
- Soit non compris dans les risques couverts.

Les risques exclus de façon impérative par la loi sont : le dol ou la faute intentionnelle de l'assuré et les dommages résultant des fautes, même intentionnelles, des préposés de l'assuré garantis, mais l'assureur ne renonce pas à son recours contre eux en cas de malveillance.

Les risques exclus par la loi sauf conventions contraire : sont le vice propre de la chose c'est-à-dire tenant à la nature même de la chose et non à son transport, il est normal que le vice propre figure toujours au nombre des risques exclus dans tous les cas. Ainsi que la freinte de route, l'usure normale d'un matériel, qui n'est pas davantage assurable du fait de l'absence d'aléa.

Et enfin les risques de guerre et assimilés : dans le cas de la guerre étrangère, l'assuré devra prouver que le sinistre en résulte bien. L'assureur qui décline sa garantie en invoquant la guerre civile, les émeutes ou le mouvement populaire doit prouver que le dommage en résulte effectivement.

Indépendamment des risques exclus par la loi, soit de façon impérative, soit sauf convention contraire, la police peut en écarter d'autres. Dans ce cas, pour produire effet, ces exclusions conventionnelles doivent être mentionnées en caractères très apparents, formelles et limitées.

SECTION 2) LES DIFFERENTES SORTES DE POLICES D'ASSURANCES

L'adaptation de l'assurance aux besoins propres de l'assuré peut être réalisée non seulement par le mode d'assurance choisi, mais aussi par la police utilisée. On distingue traditionnellement les polices au voyage pour lesquelles la prime est fixée lors de leur établissement, des polices à alimenter ou d'abonnement.

1) La police au voyage.

Elle couvre des marchandises sur un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le moyen de transport, les points de départ et de destination sont connus : le risque est bien délimité.

Le contrat est souscrit pour la durée du voyage. Depuis de nombreuses années, le marché français de l'assurance maritime met à la disposition des assurés un contrat-type.

II) La police à alimenter.

Elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments (ou d'application).

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'expédition prévue. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

Le contrat est souscrit pour une durée prévue aux conditions particulières.

Par exemple : une entreprise allemande conclue un marché avec une société coréenne pour la fourniture de 300 000 panneaux de signalisation pour un montant de 20 000 000 €. Cette entreprise ne connaît pas à l'avance les dates de départ, si le transport s'effectue par voie maritime ou aérienne.

L'entreprise va donc souscrire une police à alimenter pour un montant de 20 000 000€. Dès qu'elle le pourra, elle fera connaître aux assureurs, avant l'expédition, le montant par expédition, les dates de départ, les points de destinations précis.

Les assureurs fixeront une limite maximale par moyen de transport et ne seront engagés qu'à concurrence de 20 000 000 €.

III) La police d'abonnement.

Les exigences du commerce international ont invité les assureurs à faire preuve d'imagination, ce qui a conduit à la création de la police d'abonnement.

C'est une sorte d'accord-cadre entre l'assureur et le chargeur par lequel l'assureur donne sa garantie sans connaître à l'avance le type de marchandise, la destination, ni le moyen de transport.

La police d'abonnement concerne toutes les expéditions de l'assuré de façon automatique tant pour son compte que pour le compte de ce qui lui appartient, sans déclaration préalable.

La garantie est donc automatiquement acquise. Il incombe à l'assuré chargeur de déclarer dans un délai convenu (prévu aux conditions particulières, cela peut être

mensuellement, trimestriellement...) toutes ses expéditions, en remplissant le carnet d'ordres d'assurances.

Avec le carnet d'ordres, l'assuré déclare les expéditions à l'aide d'un ordre d'assurance tiré dudit carnet : chaque ordre comporte 3 feuillets.

Lorsque le détail d'une expédition est volumineux, l'assuré, au lieu de remplir certaines rubriques, peut joindre à son ordre la copie de la facture ou seront mentionnés :

- les marques des colis
- l'emballage
- le voyage
- la nature des marchandises
- la valeur assurée

Il complètera ces renseignements en portant sur l'ordre :

- la date de l'expédition
- le nom du navire
- les garanties demandées.

IV) La police au chiffre d'affaires.

C'est une police d'abonnement à application obligatoire qui après étude des flux de marchandises en fonction des destinations et des couvertures requises exprime le montant des primes ainsi calculées en pourcentage du chiffre d'affaires.

L'assureur appelle une prime provisionnelle et la situation est régularisée en fin d'exercice par la déclaration du chiffre d'affaires. Dans ce cas il n'y a plus de déclaration mais il faut rester dans les limites de l'accord cadre.

CHAPITRE 2 : L'ASSURANCE DES FACULTES.

SECTION 1) LES CONDITION DE LA GARANTIE.

Conformément au droit commun du contrat d'assurance, l'assuré doit déclarer le risque. Mais lorsque l'assuré est une personne différente du souscripteur, pour bénéficiaire de la garantie, c'est à celui-ci qu'il appartient de payer la prime.

I) Le souscripteur.

Selon l'article L. 112-1 du code des assurances, la police peut être souscrite non seulement par l'expéditeur ou le destinataire (propriétaire de la marchandise), mais également par le commissionnaire de transport ou le transporteur, soit en vertu d'un mandat exprès ou tacite de l'expéditeur, soit pour le compte de qui il appartiendra. À cet égard, la jurisprudence a précisé que l'assurance souscrite par un transporteur, en vue de garantir des marchandises, constitue pour lui une assurance de responsabilité et, pour le propriétaire de ces marchandises, une assurance de choses¹⁷.

En revanche, les propriétaires qui ont chargé une société d'assurer les marchandises déposées dans leurs entrepôts sont les bénéficiaires de l'assurance ainsi contractée, à l'exclusion de la société dans les locaux de laquelle les marchandises avaient été détruites ou détériorées à la suite d'un incendie¹⁸ (À ce titre, le propriétaire des marchandises profite de la police garantissant tous les risques de vol survenus en cours de transport, comme assurance de choses, dès que les vols sont établis, sans avoir à prouver la responsabilité du transporteur). En outre, la clause d'assurance constituant une stipulation pour autrui, le propriétaire des marchandises atteint un droit propre et direct au bénéfice de l'assurance, sur le fondement de l'article L. 124-3 du code des assurances, quand le souscripteur est responsable du préjudice subi, et en vertu du contrat dans le cas contraire.

II) Le paiement de la prime.

Selon l'article 9 de la police type française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre, la prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant par le souscripteur¹⁹ au siège social de l'assureur ou à son représentant, ou encore au lieu de souscription de la police, dès la remise à l'assuré, à ses représentants ou ayants droit, de l'acte dans lequel elle est ressortie. Les modes de calcul et de paiement de la prime diffèrent selon qu'il s'agit de polices au voyage ou de polices par abonnement. Ces dernières donnent généralement lieu au paiement d'un acompte en début d'exercice, avec régularisation en fin d'exercice, en fonction des expéditions faites. Dans les polices au voyage, la prime est généralement stipulée indivisible.

III) La déclaration du risque.

Conformément à l'article L. 113-2-2 du code des assurances, l'article 8 de la police type rappelle que la déclaration des risques incombe à l'assuré. La déclaration initiale porte sur la nature et le poids des marchandises transportées, leur emballage,

¹⁷ Civ. 1re, 16 juill. 1998, Bull. civ. I, no 246

¹⁸ Civ. 1re, 13 nov. 1997, Bull. civ. I, no 301.

¹⁹ CA Montpellier, 24 avr. 2001, SA Barriac c/SA Cornhill, Lamyline

leur valeur assurée, les moyens de transport utilisés, les points de départ et de destination. Les déclarations d'aggravation de risques sont requises dans certaines hypothèses figurant aux conditions particulières.

Selon les articles L. 113-8 et L. 113-9 du code des assurances, les sanctions du défaut de déclaration ou des fausses déclarations sont la nullité du contrat en cas de mauvaise foi de l'assuré, ou la réduction de l'indemnité en cas de sinistre si la mauvaise foi n'est pas établie (en application de la règle proportionnelle de primes). Ainsi, en vertu de l'article 8 de la police type, toute assurance même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après l'arrivée des objets assurés ou après un événement les concernant, est nulle si la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou l'assureur, même à des tiers inconnus d'eux, et sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par l'assureur.

Dans la police par abonnement à application obligatoire, l'entreprise est garantie de façon automatique pour toutes ses expéditions. Selon l'article 25 de la police type, pour que la garantie joue, l'assuré est tenu de déclarer en aliment²⁰, pendant la durée du contrat, toutes les expéditions répondant aux critères définis aux conditions particulières, effectuées pour son compte ou pour compte de tiers qui lui auraient régulièrement donné mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition, notamment comme commissionnaire ou consignataire²¹. L'intérêt de l'assuré, qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers, ne donne pas droit à l'application de la police. Les déclarations d'aliments doivent être faites à l'assureur au plus tard, pour les expéditions effectuées par l'assuré, dans les trois jours francs de l'envoi et, pour les autres expéditions, dans les trois jours francs de la réception, par lui, de l'avis d'envoi. En cas de retard, d'erreurs ou d'omissions dans les déclarations d'aliments, l'assureur est en droit d'exiger de l'assuré le paiement de la prime omise, majorée de 50 %, sous réserve des sanctions prévues à l'article L. 113-10 du code des assurances. Cette police est adaptée aux besoins des entreprises qui souhaitent assurer leurs propres marchandises ou sont tenues de le faire en application d'un contrat de vente. Ne peut être invoquée la nullité du contrat qui reposerait sur le fait que le sinistre est déjà survenu au moment de la déclaration d'aliments, alors que cette preuve n'est pas rapportée et qu'en outre, dans la mesure où l'assuré était tenu de déclarer mensuellement les expéditions, l'assureur avait conscience que l'assuré était en mesure de connaître les sinistres survenus au cours du mois précédent²².

Dans la police par abonnement à application facultative, les déclarations d'aliments doivent, selon l'article 25-2 de la police type, être faites à l'assureur avant remise des marchandises à l'entreprise qui doit les acheminer sur leur destination.

Quel que soit le choix des parties en ce qui concerne la police, la déclaration d'aliment doit contenir tous les renseignements nécessaires à l'appréciation du

²⁰ Déclarations de valeurs en risque à faire dans le cadre de polices flottantes ou ajustables de marchandises, suivant des procédures convenues entre les parties. On les rencontre dans l'assurance transport de marchandises ou de l'assurance de stocks en magasin. Les déclarations servent de base à la preuve des valeurs d'assurances à retenir en cas de sinistre et au calcul de la prime.

²¹ CA Paris, 29 mai 1990, D. 1992, somm. 79, obs. M. Rémond-Gouilloud

²² CA Paris, 25 oct. 2000, BTL 2000. 838).

risque, notamment la nature des marchandises transportées, leur emballage, leur valeur assurée, les moyens de transport utilisés, les points de départ et de destination. Si l'assuré n'a pas connaissance de toutes ces informations au moment de la déclaration, il doit faire une déclaration provisoire qu'il sera tenu de compléter ultérieurement. Sachant que l'exécution loyale de la police d'abonnement, compte tenu de la couverture automatique qu'elle offre, suppose, bien sûr, l'entière bonne foi des parties²³.

En vertu de l'article L. 121-4 du code des assurances, les polices font obligation à l'assuré de déclarer toute autre police d'assurance déjà souscrite, ou qui serait souscrite en cours de contrat, pour couvrir le même risque. À cet égard, une cour d'appel est fondée à écarter la règle du cumul des assurances, dès lors que les deux polices couvrant le risque de vol des mêmes marchandises avaient été souscrites par deux personnes différentes qui poursuivaient des intérêts différents. En effet, la société propriétaire des marchandises s'était assurée dans son propre intérêt, alors que la seconde société, dépositaire des marchandises de la première, avait garanti sa responsabilité en cas de perte de la marchandise entreposée chez elle²⁴.

SECTION 2) DUREE DE LA GARANTIE.

Sous réserve de dispositions dérogatoires pouvant figurer aux conditions particulières de la police, l'imprimé type détermine (art. 3-1) la durée de la garantie en relation avec celle du voyage assuré.

I) Principe : garantie magasin à magasin.

La garantie débute au moment où la marchandise est prise en charge par le premier transporteur dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré. À cet égard, il convient de citer l'arrêt rendu par la Cour de cassation dans le cadre d'un transport de marchandises par voie aérienne²⁵. En l'espèce, un chauffeur, muni d'un bon d'enlèvement à en-tête de la société chargée du transport de produits cosmétiques, a pris en charge les marchandises dans les locaux du propriétaire. Le détournement a alors été découvert quelques heures plus tard lorsque le véritable chauffeur s'est présenté dans ces mêmes locaux. L'assureur des marchandises déniait sa garantie au motif que les marchandises n'avaient pas été remises à un transporteur ou à un auxiliaire de transport, condition exigée par la police. À ce moyen, les juges ont rétorqué que les produits avaient bien été remis à un transporteur muni d'un bon d'enlèvement provenant de la société chargée du transport et présentant une apparence de régularité. Il s'agit d'une décision intéressante en ce qu'elle applique la théorie de l'apparence à la remise de la

²³ T. com. Marseille, 3 août 2004, Navire Sinar Bali, DMF 2005, hors-série no 9, p. 104, RD com. marit. fisc. 2003. 111, obs. J. Bonnaud

²⁴ Civ. 1re, 28 mai 1984, D. 1984, IR 401, obs. C.-J. Berr et H. Groutel

²⁵ Civ. 2e, 26 oct. 2006, no 04-20.074, RGDA 2007. 192, note F. Turgné.

marchandise, théorie destinée, à assurer la sécurité des tiers et la rapidité des transactions.

Selon l'article 1er de l'imprimé type, il doit s'agir de marchandises neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition. Une cour d'appel a estimé que cette dernière notion est « imprécise et ambiguë lorsqu'il s'agit de cartons de chaussures emportés dans un conteneur »²⁶. Un transport d'approche chez un emballeur où la marchandise doit recevoir son conditionnement définitif ne se trouve donc pas couvert. La garantie se poursuit sans interruption, quels que soient les délais et séjours intermédiaires, jusqu'à la remise dans les magasins du destinataire ou de ses représentants au lieu de destination prévu. Ainsi, l'assureur doit sa garantie en cas de vol de la marchandise, avant tout début d'exécution du déplacement, mais après chargement sur le véhicule qui stationnait à proximité des établissements de l'assuré.

II) Prolongation de la garantie et cessation anticipée du voyage.

Sauf convention contraire, la prolongation et la cessation de la garantie sont prévues par l'article 3 de la police type.

La garantie est maintenue en cas d'allongement de la durée normale du transport, à condition toutefois que cet allongement ne soit pas causé par l'assuré ou ses représentants et que, dès qu'il en a eu connaissance, l'assuré en ait avisé l'assureur. Ce dernier est alors en droit de demander une surprime (police type art. 3-1, al. 4).

Lorsque la marchandise est à destination, la garantie ne peut pas se prolonger indéfiniment. Elle cesse de plein droit si le destinataire n'a pas pris livraison dans les quinze jours de la date à laquelle la marchandise a été mise à disposition. Un sinistre survenant postérieurement ne sera donc pas couvert par l'assureur. Tel n'est pas le cas d'un sinistre réalisé en cours de transport, mais dont le dommage n'a été constaté qu'après la date de cessation de la garantie.

En ce qui concerne la cessation de la garantie, la décision de l'assuré, de l'expéditeur ou du destinataire d'interrompre le voyage et de prendre livraison en cours de route fait cesser la garantie au point d'arrêt du transport, dans les conditions qui se seraient appliquées au lieu de destination initialement prévu (police type marchandises, art. 3-2).

SECTION 3) RISQUES COUVERTS.

Les polices types définissent les risques couverts, d'une part de façon positive, en délimitant l'étendue de la garantie, et d'autre part de façon négative, en prévoyant

²⁶ CA Paris, 20 janv. 1986, DMF 1987. 375.

des exclusions de risques. Enfin, certains risques ne sont couverts que par une convention spéciale, moyennant surprime.

l) Étendue de la garantie.

La police type (art. 2) prévoit les deux formules classiques de garantie : « tous risques » et « accidents caractérisés ». La formule « tous risques » prévoit la couverture de tous les événements, sauf exclusions énoncées dans la police. La preuve que les circonstances de l'espèce correspondent à l'une des exclusions prévues pesant toujours sur l'assureur en application de l'article 1315, alinéa 2, du code civil. Il convient toutefois de préciser que lorsque, pour des raisons commerciales, l'assureur indemnise un sinistre pour lequel il n'était pas tenu à garantie, la prise en charge ponctuelle de l'événement n'emporte pas renonciation pour l'avenir des exclusions de la police. Il a en effet été jugé que : « Le fait de régler un sinistre en dehors de la garantie ne vaut que pour ce sinistre déterminé et n'entraîne pas, à défaut d'autres manifestations de volonté explicites, une renonciation générale à se prévaloir des limites du champ de la garantie à l'occasion d'autres sinistres du même type »²⁷.

En cas d'« accidents caractérisés », seuls les dommages et pertes provenant de la réalisation d'un des événements limitativement énumérés par la police sont couverts :

- destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, du véhicule de transport ;
- heurt ou collision du véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile ;
- naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau au cours de la navigation accessoire au transport terrestre ;
- incendie ou explosion ;
- écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée ;
- chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisations ;
- éboulement, avalanche, foudre, inondation, débordement de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés, éruption volcanique et tremblement de terre. Alors que cette couverture constituait la règle en l'absence de stipulation expresse de la formule « tous risques », la police prévoit désormais que la garantie s'exerce « selon la mention portée aux conditions particulières » (police type, art. 2) et, le cas échéant, l'assuré doit bénéficier de la garantie « tous risques ». Toutefois il est possible de convenir de tout autre mode de couverture, en rachetant une exclusion ou en limitant les événements couverts, ou encore en garantissant aux conditions de police étrangère.

Dans le cadre d'une police d'abonnement, quand l'assurance a été souscrite pour le compte de qui il appartiendra, le souscripteur demande à l'assureur de lui délivrer un document, appelé « certificat d'assurance », qui atteste l'existence de la garantie, en

²⁷ CA Paris, 17 oct. 2006, RG no 05/04386, AGF c/Arvato Service Healthcare France, Lamyline, Bull. act. Lamy transports 2007, C

résume les conditions et contient un rappel succinct des formalités à accomplir en cas de sinistre. La garantie s'incorpore à ce document qui joue, pour les contrats d'abonnement, le rôle normalement dévolu à la police elle-même pour les assurances au voyage. Néanmoins le certificat d'assurance ne peut pas prévaloir contre le texte de la police²⁸.

À ce titre, le fait qu'il ne reprenne pas une exclusion de risque²⁹ ou une condition de garantie³⁰, ou encore s'il mentionne une valeur d'assurance supérieure au plafond de garantie du contrat, ne peut être interprété comme une renonciation de l'assureur à cette exclusion, à cette condition ou à ce plafond, le porteur du certificat ne pouvant avoir d'autres droits que ceux résultant de la police.

II) Exclusions de garantie

Formellement, l'assurance de la marchandise n'implique aucune spécificité par rapport aux conditions légales. L'article L113-1, alinéa 1er, du code des assurances a donc vocation à s'appliquer sans réserve (mentions en caractères très apparents et exclusion « formelle et limitée »). Ainsi, il a été jugé que l'inobservation des conditions prévues par la police pour protéger des marchandises transportées (clause dite « clause syndicale ») s'analyse en une clause d'exclusion³¹. De même, pose une condition de la garantie du risque transport, la clause qui exige un emballage d'un type spécifié pour les marchandises transportées, et une exclusion de garantie celle qui sanctionne l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de cet emballage³².

Sur le fond, les exclusions concernent les marchandises exclues de la garantie ainsi que les risques exclus dans tous les cas. La liste de ces exclusions présente des analogies avec les clauses des assurances de responsabilité, même s'il existe des différences accentuées par le jeu des conditions particulières. En effet, les parties ont toujours la possibilité d'ajouter d'autres cas d'exclusion de risques. Telle est par exemple l'hypothèse de la clause excluant la garantie si le transport n'est pas effectué dans le véhicule spécifié par la police.

- En ce qui concerne les marchandises exclues de la garantie :

La police type précise que la garantie ne s'applique qu'à des marchandises neuves (art. 1er, al. 2). En outre, selon l'article 7 de ladite police, il existe une exclusion de principe de certaines marchandises, sauf convention contraire et prime spéciale. Il s'agit :

- des bijoux, perles et pierres précieuses, orfèvrerie, monnaies, métaux précieux, billets de banque, actions, obligations, coupons, titres et valeurs de toute espèce ;
- des fourrures, objets d'art, de sculpture ou de peinture, antiquités ;

²⁸ CA Paris, 5 janv. 1977, RJ com. nov. 1977, p. 394

²⁹ CA Aix-en-Provence, 5 déc. 1980, BT 1981. 129

³⁰ Com. 14 nov. 2000, no 97-22.699, BTL 2000. 837

³¹ Civ. 1re, 7 juill. 1992, Resp. civ. et assur. 1992, comm. 432

³² Civ. 1re, 16 juill. 1998, D. 1999, somm. 224, obs. C.-J. Berr

- des animaux vivants ;
- des marchandises classées dangereuses par les conventions ;
- des denrées et produits périssables.
- les emballages sont exclus de la garantie de l'assureur, sauf convention contraire.

➤ En ce qui concerne les risques exclus dans tous les cas :

La police type garantit uniquement les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités et, dans la formule « tous risques », les disparitions et vols. La notion de « pertes et dommages matériels » ne recouvre pas seulement la disparition ou l'atteinte à l'intégrité physique de la marchandise. Elle concerne également la perte totale pour le destinataire, résultant de l'absence de livraison puis de la revente des biens par le transporteur, après un empêchement de livraison³³.

Selon l'article 5 de la police, ne sont pas couverts, de façon absolue (l'article 5 de la police s'intitule « exclusions absolues »), les pertes, dommages et autres préjudices résultant des risques suivants :

- Certains risques tiennent à la marchandise (art. 5-4). Il en est ainsi du vice propre. Selon R. RODIÈRE, cette exclusion est logique parce que « l'assureur garantit la marchandise contre ce qui vient de l'extérieur. Il ne la garantit pas contre elle-même ». Toutefois le vice du moyen de transport et la contamination causée par une autre marchandise sont garantis. Il en va de même de la freinte de route ou de l'influence de la température.
- D'autres risques reposent sur la faute de la victime. C'est le cas de l'absence ou de l'insuffisance de conditionnement ou d'emballage (art. 5-2). À cet égard, il a été jugé que la mention d'un emballage carton sur le certificat d'assurance n'interdit pas à l'assureur d'invoquer l'exclusion de garantie pour insuffisance d'emballage, dès lors que c'est dans la faiblesse et non dans la nature du matériau utilisé que réside la cause des avaries³⁴. De même, le manque d'étanchéité d'un conteneur s'analyse en un défaut d'emballage³⁵, et une insuffisance de graissage d'une machine est un défaut de conditionnement. Par ailleurs, une clause de la garantie peut prévoir un type d'emballage particulier, s'analysant alors comme une condition de garantie. C'est encore le cas des activités illicites, comme la contrebande et le commerce prohibé ou clandestin, ou encore des instructions erronées données au transporteur ou au commissionnaire de transport (art. 5-5 et 8). Est encore exclue l'influence de la température quand elle est constitutive d'une faute de l'assuré qui aurait dû vérifier que la marchandise n'est pas apte à supporter la température des lieux où elle est destinée à se trouver. Dans de telles conditions, la police prévoit une exclusion de garantie sauf si l'influence de la température résulte d'un événement énuméré dans le cadre de l'assurance « accidents caractérisés ». En effet, dans ce dernier cas, le sinistre résulte d'un risque de

³³

³⁴ Com. 9 mai 1979, no 77-15.025, BT 1980. 25

³⁵ CA Paris, 30 janv. 1979, BT 1979. 172

transport et non de la nature même de la marchandise, justifiant alors la garantie de l'assureur. Il convient en outre de préciser que la police française d'assurance couvrant les marchandises transportées par voie terrestre ne limite pas l'exclusion à la seule température atmosphérique. En conséquence, sous réserve de l'imputabilité à un événement caractérisé, l'exclusion vise tous les dommages découlant de la température, quelle qu'en soit l'origine et quelque forme qu'elle prenne. Entre, par exemple, dans cette rubrique la condensation des vapeurs atmosphériques entraînant la mouille de la marchandise. Cette exclusion ne saurait viser les marchandises périssables transportées sous « température dirigée » pour lesquelles des clauses spéciales sont souscrites. Au regard de l'exclusion ainsi prévue, il est vivement recommandé aux propriétaires de marchandises, particulièrement sensibles aux variations de la température, de souscrire les clauses additionnelles types nos 6 et 7. Pour autant, la souscription d'une telle garantie n'est pas indispensable lorsque les marchandises ont certes été détériorées, mais uniquement en raison de barrages routiers et non de leur propension rapide à se dégrader³⁶. On relèvera que la Cour de cassation, par un arrêt rendu le 26 octobre 2006, a censuré une cour d'appel, pour dénaturation des termes clairs et précis de la police d'assurance, qui avait considéré, en présence de marchandises refusées du fait du non-respect des températures de conservation requises, que l'exigence de la production d'une thermographie constitue une condition de garantie alors qu'elle n'était exigée qu'à titre probatoire³⁷. Enfin, quand l'assuré, l'expéditeur ou le destinataire, leurs préposés, représentants ou leurs ayants droit. Interviennent dans les opérations de déplacement ou de transport, la garantie ne joue pas. Cependant, demeurent couverts les dommages occasionnés par l'assuré, l'expéditeur ou le destinataire si ces derniers agissent dans l'intérêt des assureurs en prenant des mesures conservatoires à la suite de la survenance d'un sinistre couvert. En outre, il est loisible aux parties de prévoir la garantie des opérations de chargement et de déchargement effectuées par l'assuré (en souscrivant, par exemple, la clause additionnelle type no 8).

- Plusieurs risques résultent de la force majeure. Il en va ainsi des risques atomiques (art. 5-9), du « fait du prince » (amendes, confiscation, mise sous séquestre : art. 5-5).
- Les risques de retard sont également exclus, qu'ils concernent l'expédition ou l'arrivée des marchandises, à moins d'être consécutifs à l'un des accidents caractérisés énumérés à l'article 2-2 de la police.
- Il en va de même des dommages découlant de prohibition d'exportation ou d'importation, des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale du bénéficiaire (art. 5-6). Ainsi, les assureurs n'entendent couvrir que le dommage matériel, c'est-à-dire la valeur de la marchandise perdue ou les frais de remise en état de l'objet avarié, à l'exclusion de tous autres préjudices³⁸. Au surplus, s'agissant d'une assurance de chose, la garantie des marchandises n'a pas vocation à couvrir les conséquences des obstacles

³⁶ CA Paris, 17 déc. 1997

³⁷ Civ. 2e, 26 oct. 2006, no 05-12.308, RGDA 2007. 190, note F. Turgné, BTL 2006. 681

³⁸ Com. 13 mars 2007, BTL 2007. 221 ; CA Paris, 21 nov. 1970, BT 1970. 387 ; TGI Paris, 11 déc. 1973, BT 1974.

apportés au commerce de l'assuré. Les juges accueillent favorablement cette distinction, la couverture des dommages matériels n'impliquant pas celle des dommages immatériels³⁹. En définitive, la police type ne couvre pas les pertes d'exploitation consécutives au chômage d'une usine du fait d'un incident de transport, ni les pénalités de retard versées à l'acheteur et les différences de cours. Dans le même sens, à la suite du renversement accidentel d'une thermo formeuse, ne sont couverts ni le coût de la location provisoire d'une machine durant le délai de fabrication d'une nouvelle thermo formeuse, ni la perte résultant de l'impossibilité de réutiliser le stock de films de conditionnement⁴⁰.

- Enfin, sont exclus les frais de magasinage ou de séjour ainsi que tous les frais non visés à l'article 2-3 (art. 5-7).

III) Les risques spéciaux.

Certains risques ne peuvent être couverts que par convention spéciale (et souvent moyennant surprime) ; c'est pourquoi l'article 6 de la police type les a rangés dans les « exclusions relatives », c'est-à-dire susceptibles d'être couverts par une extension de garantie. Ces risques, conformément à l'article L121-8 du code des assurances, sont : la guerre, les mouvements populaires, émeutes et grèves. De même, les attentats et les actes de terrorisme de toute nature peuvent être garantis sur une base contractuelle dans le cadre de l'assurance « risques de guerre ». Enfin, d'autres risques sont, sous certaines conditions, compris automatiquement dans la garantie « tous risques » : le vol et la disparition de marchandises.

➤ Risques de guerre, mouvements populaires et grèves :

L'article 6 de la police type prévoit que, sauf convention contraire et prime spéciale stipulées aux conditions particulières, sont exclus les dommages et pertes consécutifs aux risques de guerre civile ou étrangère, les actes de sabotage, les conséquences de mouvements populaires, grèves, *lock-out*. Ainsi la cour d'appel de Paris a décidé, le 6 juin 1996, qu'un assureur de denrées périssables acheminées en rail-route n'était pas tenu du préjudice résultant d'une grève de chemin de fer⁴¹.

Ces risques peuvent toutefois être couverts dans le cadre des polices d'abonnement, à condition qu'ils trouvent leur source dans un conflit professionnel ou du travail, à l'exclusion de la police type au voyage (sauf convention contraire). Ces clauses de rachat sont le plus souvent souscrites par les assurés dans la mesure où il s'agit d'événements qui ont vocation à être retenus comme cause exonératoire de la responsabilité du transporteur. À noter que de tels risques demeurent exclus, sauf convention contraire, de la garantie de la police type au voyage. Entre dans cette catégorie de risques la destruction de la cargaison d'un véhicule par des manifestants. La convention contraire prévue par l'article 6 de la police type consiste en une couverture séparée au moyen d'un imprimé dit de « conventions spéciales »

³⁹ Civ. 1re, 9 oct. 2001, no 98-22.711

⁴⁰ Civ. 2e, 16 nov. 2006, no 04-10.894, RGDA 2007. 197, note F. Turgé

⁴¹ CA Paris, 6 juin 1996, Novatrans c/Navigation et transports).

en date du 28 novembre 1977. La garantie débute dès que le premier chargement a été effectué, et sa durée maximale est de trente jours.

➤ Actes de terrorisme de toute nature :

Jusqu'en 2006, la police type excluait les dommages résultant d'attentats et agissements terroristes lorsqu'ils étaient subis en dehors du territoire français, et ce conformément à la loi no 86-1020 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme et aux atteintes à la sûreté de l'État. En effet, cette loi interdisait d'exclure de la garantie les conséquences d'actes de terrorisme subis sur le territoire national. En outre, le décret d'application no 87-459 du 29 juin 1987 précisait, dans son article 2, que « les contrats d'assurance de biens ne peuvent stipuler, pour les dommages résultant d'actes de terrorisme ou d'attentats, de franchise ou de plafond autres que ceux qu'ils prévoient pour les dommages de même nature qui n'auraient pas pour origine un acte de terrorisme ou un attentat »⁴². Malgré cela, le décret no 2001-1337 et l'arrêté du 28 décembre 2001 ont ensuite permis aux assureurs « grands risques » de dissocier le montant de la couverture attentats de celle des autres risques dommages. Ces textes ont fixé des seuils minimaux de capitaux garantis sur attentats pour les grands risques définis à l'article L111-6 du code des assurances (dont font partie les risques transports). L'arrêté ajoutait que les contrats d'assurance concernés ne pouvaient stipuler une franchise supérieure au double de celle prévue par le contrat pour des dommages de même nature qui n'auraient pas pour origine un acte de terrorisme ou un attentat. Puis, est intervenue la loi no 2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme et portant diverses dispositions relatives à la sécurité et aux contrôles frontaliers. Son article 29, qui a modifié l'article L126-2 du code des assurances, a édicté une extension légale de garantie des attentats et des actes de terrorisme de toute nature dès lors que l'assuré est couvert par un contrat d'assurance de biens garantissant les dommages d'incendie. La mise en œuvre de cette mesure aurait mis en difficulté les assurés français et leurs assureurs pour placer leurs risques auprès de ces marchés internationaux, entraînant ainsi une diminution significative des garanties, étant précisé que les assureurs transports recourent fréquemment au mécanisme de la co-assurance en raison de la valeur des biens assurés. C'est dans ce contexte qu'a été publié le décret no 2006-1202 du 29 septembre 2006 qui a exclu la branche transports de l'extension légale de garantie des attentats et des actes de terrorisme. Il s'ensuit que la police type a été modifiée au 1er janvier 2007 afin d'exclure de la garantie les dommages consécutifs à un acte de terrorisme, indépendamment du fait qu'il ait été ou non subi en France. La situation nouvelle ainsi créée a pour effet de permettre aux assurés de choisir de s'assurer ou non contre les actes de terrorisme sur une base contractuelle dans le cadre de l'assurance « risques de guerre ». Les assurés du marché français peuvent ainsi continuer à bénéficier de l'offre de garantie en matière de terrorisme, à l'instar de celle pratiquée sur tous les marchés internationaux.

➤ Vol et disparition de marchandises :

Les manquants et vols « partiels » à l'intérieur d'un colis ne sont pris en charge, dans la formule « tous risques », que s'il est établi que la spoliation s'est produite pendant

⁴² C. assur., art. L. 126-2 et R. 126-2

la période de garantie et surtout que le colis portait des traces non équivoques d'effraction ou de bris régulièrement constatées (police type, art. 2-1). En cas d'envoi conteneurisé, c'est au conteneur, et non aux colis logés à l'intérieur, qu'il convient d'appliquer cette dernière condition⁴³. Le vol, total ou partiel, ne figure pas au nombre des événements couverts dans la formule « accidents caractérisés ».

Par ailleurs, les polices stipulent le plus souvent le respect de certaines mesures préventives, sous le nom de « clauses syndicales vol »⁴⁴. En cas de non-respect de ces mesures⁴⁵, il a été jugé que l'article 27 de la police type prévoit une augmentation du taux de prime et non une déchéance de la garantie⁴⁶. Cependant, les polices peuvent également ne couvrir que certains risques de vol. En effet, la garantie peut être exclue dans le cas où le véhicule est laissé en stationnement sur la voie publique, sans surveillance, au-delà d'une certaine durée⁴⁷.

SECTION 4) LE SINISTRE.

En première analyse, le sinistre est la réalisation du risque couvert par l'assurance. En réalité, c'est une notion plurale dont le contenu est largement fonctionnel. Il y a autant de notions de sinistre et donc autant de dates pour le sinistre que de problèmes posés : existence d'un aléa, étendue de la garantie dans le temps, conflits de lois dans le temps, délai pour déclarer le sinistre, point de départ de la prescription biennale. Ainsi, en assurances de responsabilité, le sinistre pourra, selon les cas, être daté du jour du fait générateur ou de la réclamation de la victime du jour du dommage, de celui où la réclamation est inéluctable (pour l'obligation de déclarer le sinistre) et enfin du jour où elle a été faite judiciairement ou de celui où la victime a été indemnisée par l'assuré pour la détermination du point de départ de la prescription biennale (art. L. 114-1, 2 CA).

Il en résulte que, lorsque le législateur tente une définition du sinistre, comme en assurances de responsabilité (art. L. 124-1-1 CA) ou en assurances de protection juridique, il convient de rechercher à propos de quel problème il s'est prononcé. Toute application analogique à d'autres problèmes est incertaine. Ainsi, en assurances de protection juridique, le sinistre devrait rester constitué par le fait générateur de la réclamation pour la question de l'existence d'un aléa et par le refus de garantie opposé par l'assureur à l'assuré pour celle du point de départ de la prescription biennale. Malgré la lettre du nouvel article L. 127-2-1 du code des assurances, la loi no 2007-210 du 19 février 2007 ne devrait pas remettre en cause ces solutions.

⁴³ CA Colmar, 27 juin 2001

⁴⁴ mises au point par le Syndicat des sociétés françaises d'assurance transport, dont les dernières versions datent du 30 janvier 1992

⁴⁵ Civ. 1re, 2 avr. 1997, JCP 1997. IV. 1118 : le stationnement d'une durée supérieure à quatre-vingt-dix minutes sur un parking sans surveillance est constitutif du non-respect de la clause syndicale

⁴⁶ CA Paris, 26 févr. 1985, BT 1985. 236

⁴⁷ Civ. 1re, 7 juill. 1992, Resp. civ. et assur. 1992, comm. 432

I) Preuve du sinistre.

a) Charge de la preuve.

La charge de prouver le sinistre incombe normalement à l'assuré. Ainsi, c'est à lui d'établir qu'une hémorragie méningée était la conséquence d'un accident de cyclomoteur, et non à l'assureur de prouver l'inverse⁴⁸. La solution est fondée sur l'article 1315, alinéa 1er, du code civil selon lequel « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver ». En effet, la réalisation du risque donne naissance à l'obligation, pour l'assureur, de régler le sinistre. C'est bien à l'assuré, qui réclame l'exécution de cette obligation, d'en prouver l'existence et donc la survenance du sinistre.

Toutefois, il faut rappeler que la discussion sur la charge de la preuve dépend largement de l'étendue des faits contestés. Si, notamment, l'assureur admet que les circonstances de fait du sinistre entrent dans l'objet de la garantie (par ex., qu'il y a bien eu accident de la circulation), mais estime que les conditions de fait d'une exclusion sont réunies (par ex., que le conducteur n'était pas titulaire de son permis de conduire), il lui incombe de prouver ces conditions. Cette solution, posée en principe depuis 1980⁴⁹, s'applique à toutes les exclusions, qu'elles soient directes ou indirectes. Bien que l'exclusion participe à la définition du risque couvert et que le débat probatoire porte donc sur l'existence de l'obligation de l'assureur et non sur son exécution, la solution doit être approuvée. Outre des raisons de politique jurisprudentielle liées à une certaine méfiance des tribunaux envers les clauses d'exclusion, elle se justifie par des considérations propres au droit de la preuve : moins grande aptitude à la preuve de l'assuré, qui peut difficilement prouver qu'aucune clause d'exclusion ne s'applique quand celles-ci sont nombreuses, inversion du fardeau probatoire par réduction du champ de la contestation, l'assureur se bornant à soulever une exception dont la preuve est à sa charge. Quoi qu'il en soit, elle rend essentielle la distinction des exclusions et des conditions de la garantie. Ces dernières sont des faits extérieurs au risque couvert (comme l'envoi d'un document signé) ou qui s'y rapportent (comme le respect d'une mesure de prévention) dont l'accomplissement par l'assuré est une condition suspensive de l'engagement de l'assureur. Dans la mesure où l'existence de la garantie dépend de leur réalisation, celle-ci doit logiquement être prouvée par l'assuré.

b) Modes de preuve.

Le sinistre est un fait juridique, qui peut donc être prouvé par tout moyen. Cette preuve doit être distinguée de celle de l'existence et du contenu du contrat d'assurance, qui doit normalement être rapportée par écrit. Dans les assurances de responsabilité, le sinistre est considéré comme prouvé en cas de décision judiciaire

⁴⁸ Cass. 1re civ. 3 oct. 1995, no 93-16.012, RGDA 1996. 151, note J.-L. Aubert).

⁴⁹ Cass. 1re civ. 15 oct. 1980, RGAT 1981. 51, note A. Besson, JCP 1981. II. 19611, note J. Bigot

établissant la responsabilité de l'assuré, car celle-ci « constitue pour l'assureur [...] la réalisation, tant dans son principe que dans son étendue du risque couvert »⁵⁰.

Conscients que la preuve de certains sinistres (spécialement le vol) n'est pas chose aisée, les tribunaux, par divers moyens dont certains sont déroatoires au droit commun de la preuve, ont cherché à faciliter la tâche des assurés. En premier lieu, la Cour de cassation a condamné les clauses restreignant les modes de preuve du sinistre qui imposent par exemple, pour le vol d'un véhicule automobile, d'établir que la colonne de direction ou l'antivol ont été forcés ou que des branchements électriques ont été modifiés. Une telle convention sur la preuve a été déclarée nulle au visa de l'article 6, paragraphe 1er, de la Convention européenne des droits de l'homme et donc pour atteinte au droit à un procès équitable⁵¹. Cette solution, dont on ne voit pas pourquoi elle serait limitée au seul contrat d'assurance, a été critiquée. En toute hypothèse, elle ne devrait s'appliquer qu'aux clauses qui touchent à la preuve du sinistre, à l'exclusion de celles qui érigent la circonstance à établir en condition de la garantie. Ces dernières ont, en effet, un caractère substantiel et ne sauraient être annulées sous peine de porter atteinte à la liberté contractuelle. C'est peut-être ainsi qu'il faut comprendre un arrêt plus récent qui considère que l'exigence d'une effraction pour le jeu de la garantie « vol » n'en limite pas les modes de preuve⁵². Si tel est le cas, la portée de l'arrêt du 10 mars 2004 précité serait considérablement réduite. Il suffira pour le rédacteur de la police d'éviter toute allusion à la preuve du contrat et, en remplacement, d'intégrer les circonstances à établir par l'assuré dans les conditions de la garantie.

La solution réside sans doute, au moins quand la circonstance touche à la réalisation du risque, en une requalification en exclusion, dont la preuve pèse sur l'assureur.

En second lieu, la tendance des tribunaux est à l'admission de la preuve indirecte, l'absence supposée établie de certaines circonstances du sinistre rendant vraisemblables d'autres circonstances. Ainsi, s'il est prouvé que le vol n'a été commis ni par effraction ni par escalade, l'usage de fausses clefs est le seul mode concevable et doit donc être considéré comme établi. De même, l'intervention d'un tiers chargé de réparer une machine doit être regardée comme la cause de l'incendie de celle-ci, l'expert ayant écarté toutes autres causes possibles.

Quant à la déclaration du sinistre, elle ne devrait pas suffire, à elle seule, à faire présumer la réalité de celui-ci. Son caractère obligatoire n'enlève rien au fait qu'elle n'émane pas de celui contre qui la preuve est faite, mais de celui qui l'invoque (à savoir l'assuré). Sa force probante est donc douteuse, même si la mauvaise foi de l'assuré n'est pas alléguée⁵³. Néanmoins, certaines décisions la considèrent comme une présomption de fait, qui peut être suffisante à défaut d'éléments matériels ou de

⁵⁰ 2 arrêts, D. 1969. 249, note A. Besson ; Cass. com. 10 mai 1988, RGAT 1988. 840, note R. Bout

⁵¹ Cass. 2e civ. 10 mars 2004, no 03-10.154, RGDA 2004. 644.

⁵² Cass. 2e civ. 24 mai 2006, no 04-20.804 ; rappr., mais la violation de l'art. 6, § 1er, de la Conv. EDH n'avait pas été soulevée

⁵³ Cass. 1re civ. 5 juill. 1989, RGAT 1989. 647, note J. Kullmann

témoignages en sens contraire. Il en va ainsi en matière de vol, que la déclaration émane de l'assuré⁵⁴ ou, s'agissant d'une assurance de responsabilité civile, de la victime du vol. En fait, sinon en droit, ces décisions réalisent une inversion du fardeau probatoire, le risque d'une absence de preuve devant normalement être supporté par l'assuré. Il faut toutefois reconnaître que, dans certaines situations, la preuve du sinistre par l'assuré est quasiment impossible, ce qui légitime certains tempéraments au régime probatoire. Dans ces hypothèses, peut-être faudrait-il considérer que, tacitement, les parties ont entendu se contenter de la preuve par la déclaration du sinistre. Mais, il faudrait alors admettre que cet aménagement des modes de preuve que la Cour de cassation a condamné dans une décision où il était défavorable à l'assuré (Cass. 2e civ. 10 mars 2004, préc) est valable dans le cas contraire. Autant dire que le droit à un procès équitable qui fonde cette décision ne serait reconnu qu'à l'assuré à l'exclusion de l'assureur, ce qui est tout de même curieux.

Après avoir pris connaissance des notions fondamentales de l'assurance transport, l'étude se poursuit, en étudiant les polices types pour chaque mode de transport.

⁵⁴ Cass. 1re civ. 10 juin 1992, no 89-12.513, RGAT 1992. 619, note J. Kullmann

TITRE 2 : L'EXAMEN DES POLICES D'ASSURANCES MARITIMES ET TERRESTRES.

L'assurance maritime et transport reste encore mystérieuse pour beaucoup de professionnels du commerce international qu'ils soient chargeurs ou transporteurs et pour de nombreux professionnels de l'assurance non spécialisés sur ce type de risques.

La confusion entre assurance de choses et assurance de responsabilité contribue en grande partie à rendre l'assurance maritime et transport peu compréhensible ; aussi, il est bon de rappeler cette distinction qui a des conséquences pratiques directes sur l'économie des transports.

Premier principe : la responsabilité du transporteur n'est pas régie par le droit civil mais par le droit commercial. Dès qu'il y a contrat de transport, la notion de la responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle disparaît.

Il ne reste plus que les textes pour déterminer la responsabilité contractuelle du transporteur. Ces textes sont de deux sortes :

- Ceux qui s'appliquent au trafic intérieur ou éventuellement au trafic vers des pays non signataires de conventions ;
- Ceux qui s'appliquent au trafic international entre pays signataires de convention.

En règle générale, le transporteur est présumé responsable. Sa responsabilité peut être limitée en montant. Sa responsabilité peut être dérogée dans un certain nombre de cas. La prescription est généralement d'un an.

L'assurance de responsabilité.

Elle garantit la responsabilité contractuelle ou conventionnelle du transporteur ou du commissionnaire de transport.

En cas d'avaries, l'assureur de responsabilité vérifiera que son assuré est bien responsable, que sa responsabilité ne peut être dérogée. Il versera une indemnité au tiers lésé dans le cadre des limitations légales ou conventionnelles de réparations prévues.

L'assurance de choses ou ad valorem.

Cette assurance garantit les dommages causés aux marchandises de l'assuré et compense leurs dépréciations. Elle est souscrite par l'assuré ou pour le compte de

qui il appartiendra, c'est-à-dire qu'elle est transmissible en même temps que la propriété.

L'assureur dommages indemniser son assuré dans le cadre des conditions de garanties souscrites. Ce genre d'assurance présente pour le chargeur beaucoup d'avantages (sécurité de l'indemnisation, pas de procédure, absence de contentieux envers des transporteurs insolvables, rapidité d'indemnisation , un meilleur contrôle sur la qualité de ses produits...)

Après avoir pris connaissance des principes généraux et règles régissant l'assurance maritime et transports, les paragraphes suivants s'attacheront à présenter les polices d'assurance par mode de transport. Ainsi, seront exposées successivement les polices d'assurance par voie maritime et par voie terrestre, tant pour les risques ordinaires que pour les risques exceptionnels.

CHAPITRE 1 : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME.

SECTION 1) PRESENTATION GENERALES DE L'IMPRIME FACULTES (MARCHANDISES).

Il existe deux modes d'assurances types – garantissant chacune l'avarie commune-conçues pour s'adapter aux besoins spécifiques de l'assuré.

- La police dite « Tous risques », la plus étendue qui garantit tous les dommages (ou pertes) matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour de terre. Cependant certains risques restent exclus (nous y reviendrons plus loin) ;
- La police « France d'avarie particulière sauf » ou « FAP SAUF », qui ne garantit pas, comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf celles provenant d'un des événements énumérés dans le texte de l'imprimé FAP SAUF.

Ces polices types constituent des conditions générales de référence. Elles peuvent être adaptées aux besoins particuliers des assurés par l'adjonction des conditions particulières qui déterminent l'étendue exacte de l'accord intervenu entre les parties.

- Voyage(s) assuré(s).
- Nature des marchandises.
- Montants et modalités.

- Franchise.
- Prime.
- Identité du souscripteur de la police.
- Eventuellement désignation d'un tiers bénéficiaire.

Les clauses particulières les plus fréquemment demandées ont été regroupées sous forme de clauses pré imprimées dites additionnelles. Numérotées, elles sont intégrées aux conditions particulières grâce à leur numéro qui sert de référence. Elles permettent, selon le cas, à l'assuré d'accroître ou de restreindre l'étendue des garanties.

Signalons qu'il existe des clauses adaptées à certaines marchandises. Les possibilités offertes par certaines clauses additionnelles seront signalées au fur et à mesure de la présentation et sont reprises en annexe.

Il est important de souligner que les polices d'assurance maritime créent une unité et une continuité de la couverture. En effet, les opérations accessoires au transport telles que la manutention (chargement, déchargement) et les stockages intermédiaires en cours de transport sont couverts depuis la prise en charge par le premier transporteur ou commissionnaire, jusqu'à la livraison au destinataire. En fonction de l'incoterm choisi, la garantie d'assurance directe cessera au moment du transfert des risques du vendeur à l'acheteur.

L'unité et la continuité de la couverture sont valables :

- Quels que soient les moyens de transports successifs : les polices maritimes s'appliqueront à l'ensemble des moyens de transport qui peuvent être successivement utilisées avec, pour seule condition, l'existence d'un trajet maritime, même si celui-ci ne représente qu'une fraction du voyage. S'il n'y a pas de voyage maritime, il faudra avoir recours aux polices appropriées au mode de transport utilisé ;
- Quelle que soit la durée du transport (durée normale) : cette couverture est accordée depuis le début jusqu'à la fin du voyage avec néanmoins une limitation quant à la durée des risques au lieu final de destination : 60 jours dès la fin du déchargement du dernier navire de mer.
- Il n'y a donc ni interruption, ni rupture de la garantie, cette limite peut néanmoins être modifiée par une disposition prévue aux conditions particulières.
- Même si le voyage maritime ne représente que la petite portion du trajet, on utilisera l'imprimé maritime.

Exemple :

Une expédition de machines-outils de Francfort (Allemagne) à Sheffield (GB), acheminée par train jusqu'à Zeebrugge (Belgique) puis par voie maritime jusqu'à Dover (GB) et par camion jusqu'à Sheffield, sera considérée comme « maritime ».

SECTION 2) L'OBJET DE LA GARANTIE.

L'objet de l'assurance consiste dans l'indemnisation des seuls dommages matériels subis par une marchandise :

- préalablement préparée, emballée et conditionnée pour l'expédition ;
 - pour autant que les marchandises soient chargées sur un navire conforme aux normes des conditions générales (ou des clauses particulières.
- « Chargées sur des navires de mer de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge(GT) et ayant la première côte de l'un des registres de classifications énumérées ».

Attention : Les marchandises couvertes devront être neuves en tous risques.

La garantie reste acquise si la marchandise est chargée sur un navire non conforme à l'insu de l'assuré, moyennant déclaration et surprime.

Une déclaration précise des points extrêmes de départ et de destination, notamment pour bénéficier de la couverture « magasin à magasin »

Le transport accessoire doit être réalisé par des transporteurs publics (sinon prévoir le cas aux conditions particulières).

SECTION 3) LA DUREE DE LA GARANTIE.

La prise d'effet de la garantie a lieu dès la remise au transporteur au point extrême.

Elle se poursuit, pour le voyage désigné, sans interruption quels que soient les séjours et délais intermédiaires jusqu'à la cessation des risques provoquée par le premier des évènements suivants :

- La remise effective au destinataire au lieu de destination final ou,
- La prise de livraison anticipée par l'assuré ou les bénéficiaires de l'assurance en tout autre lieu que celui prévu initialement.

En cas de modification ou de prolongation du voyage n'étant pas du fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance, la garantie est maintenue automatiquement

moyennant surprime éventuelle. Si cette modification leur est imputable, ils doivent demander au préalable une extension de garantie à l'assureur.

La clause additionnelle 14 (encombrement portuaire) permet d'introduire un délai supplémentaire de 60 jours pour le déchargement du navire avec extinction à la fin de ce délai. La garantie normale reprenant si le déchargement se termine dans ces 60 jours.

La clause additionnelle 15 accorde la même couverture que la clause 14 mais avec possibilité de prolonger encore ce délai moyennant déclaration à l'assureur et surprime.

SECTION 4) LA GARANTIE « FAP SAUF », UNE GARANTIE RESTREINTE.

Sont exclusivement couverts les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité, causés aux marchandises assurées par l'un des événements énumérés à l'article 5 :

- 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 ;
- Voie d'eau ayant obligé le navire ou de l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- Déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- Ecoulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- Rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulement ou avalanches ;
- inondations, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz de marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

Cette longue énumération détaille limitativement tous les événements majeurs pouvant survenir par l'un des modes de transport successifs (maritime, terrestre, aérien, fluvial).

De même, sont couverts :

- les contributions d'avaries communes, lorsqu'elle n'est pas la conséquence d'une exclusion expresse de la police.

Les assureurs se substituent à l'assuré pour verser ou fournir la garantie de paiement de la contribution définitive ;

- les marchandises chargées en pontée mais uniquement contre les événements majeurs.

(Elles peuvent être garanties moyennant demande d'extension et surprime contre le jet à la mer, l'enlèvement ou chute à la mer.)

- Le vol, le pillage et la disparition peuvent être couverts moyennant demande d'extension et surprime au moyen de **la clause additionnelle n° 26**.

-La disparition (colis entier) peut être couverte seule moyennant demande d'extension et surprime par **la clause additionnelle n°27**.

- Les frais s'ils résultent des événements majeurs limitativement énumérés et ne faisant l'objet d'une exclusion, à savoir :

- Les frais pour préserver la marchandise d'un dommage ou d'une perte matérielle ou les limiter,

- En cas d'interruption ou de rupture du voyage, les frais de déchargement, de magasinage, de transbordement et d'acheminement des facultés jusqu'au lieu de destination prévu,

- Les frais d'expertise pour la constatation des dommages et certains frais afférents à la réexpédition après sinistre partiel.

(Ne sont pas garantis les frais dus à la défaillance financière des propriétaires, amateurs ou affrêteurs du navire.)

En FAP Sauf, le sinistre est présumé non couvert ; l'assuré doit établir la preuve de la survenance de l'un des événements énumérés et établir le lien de causalité entre le dommage et l'évènement.

SECTION 5) LA GARANTIE « TOUS RISQUES ».

La garantie « Tous risques » renverse la charge de la preuve qui pèse sur l'assuré et couvre :

-Tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises neuves à la suite :

- D'évènements majeurs par tout moyen de transport successif

- D'évènements frappant exclusivement la marchandise (mouille, casse, perte...) survenant également en cours de transport proprement dit.

- D'évènements ou d'accidents survenant au cours de manutention, séjours à quai ou en entrepôt, accessoires au transport garanti.

On relèvera deux limitations.

- La première relative au vol et à la disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque.

Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées.

La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.

- La deuxième relative aux marchandises chargées en pontée : elles sont automatiquement couvertes si elles sont chargées sur des navires munis d'installations appropriées. Sinon elles ne sont garanties qu'aux conditions FAP Sauf.

- Les frais s'ils ne sont pas l'objet d'une exclusion, c'est-à-dire :

- Les frais pour préserver la marchandise d'un dommage ou d'une perte matérielle garantis ou les limiter,

- En cas d'interruption ou de rupture de voyage, les frais de déchargement, de magasinage, de transbordement et d'acheminement des facultés jusqu'au lieu de destination prévu,

- Les frais d'expertise pour la constatation des dommages et certains frais afférents à la réexpédition après sinistre partiel.

(Ne sont pas garantis les frais dus à la défaillance financière des propriétaires, amateurs ou affrêteurs du navire.)

Contrairement à la garantie de FAP Sauf, la garantie Tous risques présume le sinistre couvert, c'est à l'assureur d'apporter la preuve contraire.

SECTION 6) LES EXCLUSIONS.

Les exclusions sont pratiquement identiques dans les deux types de police et c'est à l'assureur en Tous risques, de prouver l'existence et la réalité d'une exclusion ou la préexistence du dommage par rapport au transport garanti dès lors que les marchandises ont été prises en charge sans réserve par le transporteur, pour pouvoir en prévaloir.

A noter que certaines marchandises sont exclues de la garantie sauf convention contraire et prime spéciale. Il s'agit notamment de bijoux, monnaies, pierres précieuses, objets d'arts, titres et valeurs de toute espèce (ces marchandises sont couvertes par imprimé spécial, la police française d'assurance pour le transport de valeurs), des animaux vivants, denrées périssables, marchandises dangereuses.

Ces exclusions peuvent être classées en 7 grandes catégories :

I) Préjudices financiers, commerciaux ou indirects.

Sont exclus :

- Les saisies conservatoires, saisie exécution et autres saisies, les assureurs demeurant également étrangers à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les objets assurés ;
- Les dommages financiers résultant du retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées, comme par exemple la perte d'un marché ;
- Les conséquences d'obstacles apportées à l'exploitation ou l'opération commerciale de l'assuré (pertes de marchés ou d'exploitation).

Ces deux dernières exclusions sont valables même si le retard a pour origine des dommages à la marchandise ayant nécessité des réparations en cours de transit.

II) Les risques provenant de l'assuré.

Sont exclus les conséquences :

- Des fautes intentionnelles ou inexcusables à l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leur représentant ayant droit ;
- Des violations de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin.

Attention : Le transitaire, simple mandataire, agit au nom et pour le compte de l'assuré. C'est un représentant de l'assuré. Il faut donc avoir recours à un commissionnaire de transport qui agira en son nom pour organiser le transport.

III) Les dommages inhérents à la marchandise.

Le vice propre de la marchandise qui rappelons-le est défini comme la tare intrinsèque d'une marchandise qui la prédispose à se détériorer en cours de transport, même correctement exécuté.

- Les vers et les vermines :

Exclus en FAP Sauf, ils sont garantis en Tous risques si l'assuré peut prouver qu'il s'agit d'une contamination en cours de voyage.

- La freinte de route ou de déchet de route, coulage :

C'est la perte inéluctable de poids ou de quantité dont le pourcentage, en fonction de la nature de la marchandise et du trajet, est connu.

- L'influence de la température :

- Toujours exclue en FAP Sauf

- En Tous risques, seule l'influence de la température atmosphérique est exclue.

Néanmoins le risque peut se trouver exclu en Tous risques au titre du vice propre ou au titre de l'exclusion suivante.

IV) Les exclusions liées à la préparation des marchandises de transport.

Dommages dus à l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation :

- De la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise ;

- Du calage ou de l'arrimage effectué par l'assuré, ses représentants ou ayant droit.

Un mauvais marquage pourra être assimilé à un défaut de préparation. L'emballage s'entend au sens d'une protection adéquate contre les aléas normaux du voyage.

Pour faire sauter l'exclusion relative à l'emballage, l'assuré pourra :

- Agréer ses emballages par son assureur (utiliser les ingénieurs de prévention) ;

- Faire insérer la clause additionnelle n°81 (annexée). Cette clause prévoit que les assureurs renoncent à l'exclusion lorsque l'emballage fait l'objet d'un Certificat Emballage Export du Laboratoire National d'essais. Certains emballages peuvent être certifiés de série ou délivrés au cas par cas moyennant un cahier des charges très précis.

V) Les dommages matériels résultant d'un retard.

Ceux-ci sont toujours exclus sauf si le retard est dû à l'un des événements majeurs maritimes listés en FAP Sauf.

VI) Les risques sortant du domaine de la police qui ne peuvent être « rachetés ».

- Confiscation, mises sous séquestre, réquisition.
- Dommages causés par la marchandise à d'autres biens ou personnes.
- Dommages résultant d'armes ou engins militaires atomiques.

Les assureurs ajoutent de manière systématique une clause du 5 décembre 1990 (annexée) étendant l'exclusion aux risques nucléaires tant civils que militaires.

VII) Les risques sortant de la police qui peuvent être rachetés.

- Les risques de guerre, émeutes, grèves, mouvements populaires.

La piraterie exclue en FAP Sauf, n'est exclue en Tous risques que si elle a un caractère politique se rattachant à la guerre.

La clause additionnelle n°66 (annexée) transforme l'exclusion FAP Sauf de piraterie en une garantie identique à la Tous risques.

VIII) La valeur assurée.

L'assuré fixe lui-même librement lors de la souscription du contrat la valeur à assurer. Celle-ci sert de base pour le calcul de la prime. L'assureur fait confiance à l'assuré.

Elle comprend :

- le fret

- mais exclut généralement les droits de la douane et la TVA qui peuvent être couverts moyennant une augmentation de prime réduite.

Il faut donc veiller de manière minutieuse à la valeur d'assurances ; en cas d'erreur, un des avantages de la police d'assurance des marchandises transportées tomberait, l'application de la règle proportionnelle restant possible.

En cas de sinistre, l'indemnité aura pour double limite la valeur assurée et la plus forte valeur résultant de l'un des 4 modes de calcul suivant :

-prix de revient (y compris frais d'acheminement) à destination majorée de profil espéré plafonnée à 20 % (en dépit du principe indemnitaire).

-valeur à destination à la date d'arrivée telle que déterminée par les cours usuellement publiés.

-valeur d'assurance déterminée par les dispositions du contrat de vente.

-valeur de remplacement pour les biens manufacturés à la condition qu'il soit justifié de remplacement effectif (factures).

Exemple de calcul des limites d'indemnisation

Valeur déclarée : 1500 €

Prix de revient à destination : 1000 €

En cas de sinistre total, la « plus forte valeur » étant calculée sur le premier des quatre modes, le bénéficiaire peut prétendre à une indemnité maximale de 1500 € s'il établit que le profit espéré était de 500 €.

Sinon, sera appliquée la limite forfaitaire du profit espéré à 20 % du prix de revient. L'indemnité maximale sera alors de 1200 €, bien que la prime ait été payée sur 1500 €.

Dans ce dernier cas, si la marchandise est dépréciée à 40 % selon le mode de règlement par quantité de dépréciations, l'indemnité par application de ce pourcentage, sera de $(1000 \text{ €} + 20\%) \times 40 \% = 480\text{€}$.

En cas de sur-assurance (déclaration d'une somme supérieure à la valeur de la marchandise assurée dans le but de tromper l'assureur), l'assureur peut demander la nullité de l'assurance.

En cas de sous-assurance (prix de revient de la marchandise à destination supérieur à la valeur d'assurance déclarée), cette valeur d'assurance intervient comme limite à la fixation de l'indemnité en cas de sinistre partiel, les assureurs pour déterminer l'indemnité, opteront pour le règle proportionnelle, c'est-à-dire qu'ils appliqueront au montant du dommage un coefficient de minoration égal au rapport entre la valeur d'assurance et la valeur réelle de la marchandise.

La reconstitution automatique du capital assuré : après chaque événement mettant en jeu la garantie des assureurs, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement moyennant surprime. Une telle disposition met l'assuré à l'abri des conséquences dommageables que la survenance d'événements successifs au cours du voyage assuré fait peser sur lui.

Exemple :

Une marchandise est assurée pour 100.000 €

1ère situation : Endommagée, la marchandise fait l'objet d'une réparation de 30.000 €. Elle est ensuite complètement détruite.

2ème situation : Des frais d'assistance au navire donnent lieu à une contribution d'avaries commune de 20.000 €. Puis la marchandise se trouve complètement détruite.

La garantie de l'assureur sera respectivement de 130.000 € et de 120.000 €

On voit l'importance d'une excellente collaboration entre les souscripteurs et les rédacteurs sinistres.

IX) Le règlement des sinistres.

1) En cas de sinistre.

L'assuré et/ou le bénéficiaire et en pratique le réceptionnaire doivent :

- Prendre les mesures nécessaires pour conserver les marchandises et éviter l'aggravation des dommages. Les mesures conservatoires relèvent la plus part du temps du simple bon sens et ne nécessitent pas l'accord du commissaire d'avaries, exceptés certaines avaries graves où le réceptionnaire devra consulter le commissaire d'avarie qui le conseillera mais ne se substituera pas à lui ;
- Veiller à la conservation des recours contre les éventuels tiers responsables, à savoir, vérifier l'état extérieur apparent à la réception, celui du contenu immédiatement si possible, prendre les réserves qui s'imposent vis-à-vis des responsables et les confirmer dans les délais.

L'assuré n'a pas à assurer le recours. C'est le bénéfice de la subrogation qui est néanmoins soumise au paiement de l'indemnité par l'assureur. La non-conservation des recours entraîne une réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice qui en résulte pour l'assureur :

- Provoquer l'expertise et faire établir un constat dans les délais définis par la police c'est-à-dire, requérir l'intervention de l'expert de l'assureur en s'adressant au commissaire d'avarie indiqué à la rubrique « pour les constatations d'avaries s'adresser à » du titre d'assurance.

La demande de constatation des dommages doit être adressé dans les 3 jours (jours fériés non compris) de la cessation des garanties c'est-à-dire e, pratique dans les 3 jours de la livraison si la constatation à lieu à destination finale. Ce délai pourra être prolongé ou réduit, notamment pour les marchandises périssables.

C'est le constat qui permettra de justifier de la réalité, de la nature, de l'origine, de la cause, et de l'importance des pertes et dommages.

Le réceptionnaire, destinataire de la marchandise, bénéficiaire de l'assurance ou son mandataire doivent requérir le commissaire d'avaries dès qu'ils constatent ou craignent des dommages ou des manquants. S'ils le font verbalement mieux vaut le confirmer par écrit.

Le constat est établi par le commissaire d'avaries, mais si la nature ou la cause du dommage exige des connaissances particulières, il pourra alors faire appel à un expert du CESAM (Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports) qui intervient d'un commun accord entre lui et le réceptionnaire. Les frais

sont avancés par le demandeur et son remboursés par l'assureur pour autant qu'il s'agisse d'un risque couvert et ce, même si l'assureur venait à être amené à rembourser une somme supérieure à la valeur assurée.

Le constat à la portée d'une expertise contradictoire : les parties n'ayant pas protesté sont considérées comme l'ayant approuvé. En cas de désaccord, il est possible de provoquer une contre-expertise amiable ou judiciaire dans les 15 jours de l'expertise.

- Produire un dossier de réclamation.

2) Le dossier de réclamation.

Le dossier doit comprendre les documents justificatifs suivants :

- Le justificatif du droit à l'indemnité : ce peut être l'exemplaire original de la police (police de voyage), de l'avenant de banque ou du certificat d'assurance signé par l'assureur (autres polices) ;
- Les justificatifs de la réalité de l'expédition et de la conservation des recours : c'est l'exemplaire original du connaissement et des autres titres de transport. Il faudra joindre le double du document comportant les réserves prises à la livraison et les copies des lettres de confirmation de celles-ci, adressées au transporteur ou de mise en cause de tout autre responsable, de même que tout constat établi contradictoirement avec tout intervenant au transport ;
- La justification de la perte ou du dommage : c'est l'original du certificat délivré par le commissaire d'avaries complété le cas échéant par un rapport d'expertise qu'il aura visé.

En ce qui concerne les pertes totales ou partielles : ce sera le certificat de perte ou de non-livraison, le bon de manquant délivré par le transporteur, le bulletin de poids ;

- La justification de la valeur assurée : il faudra joindre la facture d'origine et la note de colisage correspondante, ainsi que tout document justificatif de la valeur d'assurance quand elle est supérieure à la valeur d'origine.

Ce dossier complet doit être transmis le plus tôt possible, et de toute façon avant la fin du délai de prescription accordée aux responsables des dommages, afin de permettre à l'assureur d'exercer un recours contre les tiers responsables.

Le règlement de l'indemnité interviendra dans les 30 jours de la remise à l'assureur du dossier de réclamation complet.

3) La base de calcul de l'indemnité.

L'indemnité est calculée sur la base de la valeur assurée et non pas sur la base de la valeur réelle.

- Pour les manquants, le règlement est fait sur la base de la valeur unitaire des articles ou des quantités manquants.

Exemple :

Soit un conteneur de 400 cartons de chaussures assurées pour la valeur de 220.000 €. La valeur facturée s'élève à 180.000 €. A réception, on constate la disparition de 110 cartons comme suit :

30 cartons valeur facturée de 200 €	6000 €
60 cartons valeur facturée de 600 €	36000 €
20 cartons valeur facturée de 400 €	8000 €
	<hr/>
	50.000 €

Montant de la perte :

$$\frac{50.000 \text{ €} \times \text{VA } 220.000 \text{ €}}{\text{VF } 180.000 \text{ €}} = 61.111 \text{ €}$$

- Lorsque le commissaire d'avaries accorde une base de dépréciation en pourcentage, le règlement est obtenu en appliquant ce pourcentage à la valeur assurée de l'objet assuré.

Exemple :

150 cartons de pièces détachées assurées pour une valeur de 75.000 €. 18 cartons sont abimés par de la mouille. Le commissaire d'avaries accorde un pourcentage de dépréciation de 30 %.

Le montant de la perte sera calculé de la façon suivante :

$$\frac{75.000 \times 18 \times 30}{150 \times 100} = 2.700 \text{ €}$$

- Dans le cas où, à la suite d'avaries, les objets assurés sont vendus en cours de route, l'assureur rembourse la valeur assurée diminuée du produit net de la vente.

Exemple :

Deux conteneurs de bananes sont garantis pour un voyage de Fort-de France à Milan et sont arrivés en état d'avaries à Barcelone. Le calcul du montant de l'indemnité s'effectuera de la façon suivante :

Valeur d'assurance	160.000 €
Vente en Espagne	60.000 €
Frais d'expertise et divers	- 2.000 €
Frais de magasinage, fret	- 18.000 €

Produit net de la vente 40.000 €

A indemniser : 160.000 € - 40.000 € = 120.000 €

- Dans tous les cas de remise en état de l'objet assuré, l'assureur règle le coût approuvé par le commissaire d'avaries, sous réserve que ce coût ne soit pas supérieur à la valeur assurée.

- Dans le cas où l'assureur déciderait le retour pour réparation au lieu de fabrication de l'objet assuré, l'ensemble des frais et risques de cette opération sont à sa charge.

4) Le délaissement.

Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de propriété de la marchandise.

Le délaissement est une possibilité offerte à l'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, qui quel que soit son choix, restera redevable de la valeur assurée.

Ce mode de règlement n'est possible que dans trois cas :

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelles.
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans un délai de 4 mois, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination.
- Lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quarts de la valeur assurée.

X) Les particularités des polices d'abonnement.

Dans la police d'abonnement, l'assureur s'engage à couvrir aux conditions prévues, toutes les expéditions rentrant dans les normes d'un accord cadre qui précise :

- L'étendue des garanties (Tous risques, FAP Sauf),
- Les types de facultés assurées et celles exclues,
- Les zones territoriales,
- Les moyens de transport,
- Les primes, surprimes et franchises applicables à ces divers accords,
- Le montant maximum qu'il accepte en risque, appelé plein d'acceptation. Le plein est une limite par expédition et par véhicule de transport, et en cas d'accumulations d'expéditions en un même lieu.

Un point important est la qualité du navire transporteur.

La déclaration pouvant être postérieure à la mise en risque, l'assureur s'engage automatiquement dans les conditions suivantes :

- sans surprime, pour les navires de ligne régulière même s'il n'est pas conforme aux critères de l'article 2 des imprimés maritimes ou des conditions particulières ;
- avec surprime, pour tous les autres navires moyennant des surprimes liées à l'âge, à la côte, au tonnage et au pavillon.

Il soumet son engagement à son accord préalable pour les navires affrétés totalement ou partiellement pour le compte de l'assuré.

Dans les polices d'abonnement, certaines facultés sont exclues (**Clause 46**), la couverture étant étudiée aux conditions particulières et généralement par l'insertion des clauses additionnelles.

- Facultés voyageant sous température dirigée (**Clause additionnelle 47 ou 48**).
- Animaux vivants (**Clause 49**)
- Facultés voyageant en vrac (**Clause 50 ou 51**)
- Emballages, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une assurance distincte de celle contenu (**Clauses 52, 53**)
- Billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayés, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijoux, orfèvrerie (police spécifique).
- Objets d'art ou de valeur conventionnelle (police spécifique)

XI) Les clauses subsidiaires.

Les assureurs ont dû mettre en place des clauses spécifiques intitulées « clauses d'assurances subsidiaires » pour protéger leurs clients de certains aléas propres au commerce international. Ces clauses sont utilisées selon que l'assuré est en position d'acheteur ou de vendeur.

La souscription de ce genre de clauses n'est pas sans risque, le souscripteur va donc s'entourer d'un minimum de précaution :

- Il aura connaissance de la police locale et ses modifications ;
- Il garantira de façon identique (sauf ressortissants locaux) ;
- Il imposera le secret ;
- Il obligera l'assuré à respecter ses obligations locales (paiement, etc...)
- Il imposera un délai de carence de l'assureur local (selon les cas de 6 et 12 mois) ;
- Il n'assurera pas e risque de change.

Si une coassurance s'avère nécessaire, il faudra le choisir avec discernement (secret)

Les assurances subsidiaires sont essentiellement basées sur la confiance. Examinons de plus près ces clauses :

1) L'assuré acheteur.

La clause 83 « contre assurance import » et **la clause 84** « assurance de substitution- import » visent la position de l'assuré en tant qu'acheteur et peuvent être utilisées au coup par coup.

Dans la Clause 83 (annexée), l'assuré qui achète une marchandise sans incoterm CIF, CIP, peut douter de la qualité de l'assurance imposée par le vendeur et cherchera à se protéger en souscrivant auprès de son assureur de la contre-assurance.

Il s'agit d'une clause occulte, l'assuré ne devant pas en informer les autres parties ni les tiers sous peine de nullité.

Le contre-assureur n'intervient que dans des conditions limitées :

- Erreur ou mauvaise foi de l'assureur principal dans l'interprétation du contrat
- Insolvabilité de l'assureur principal
- Restriction de change, impossibilité de transferts de fonds, si ces restrictions sont postérieures à la souscription du contrat de contre-assureur.

Cette garantie est limitée quant à son montant (la valeur d'assurance ne pouvant excéder cette couverture pas l'assurance principale) et comporte certaines restrictions. L'indemnité n'est versée :

- Qu'à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la présentation à l'assureur principal du dossier complet de réclamation
- Que si l'assuré a apporté la preuve de la défaillance de l'assureur principal.

Dans la Clause 84 (annexée) est beaucoup plus large car comme l'indique son titre, il y a réelle substitution de l'assureur occulte.

Il n'y a pas cumul d'assurance.

Nous ne trouvons plus de restrictions comme celle prévues dans la clause 83.

Cette clause est utilisée aussi lorsque l'assuré, acheteur, pour des raisons commerciales, ne veut pas faire connaître à son client l'assurance d'origine et peut souhaiter augmenter la valeur ou les conditions. On ajoutera alors la clause différences de conditions.

2) L'assuré vendeur.

Trois clauses ont été rédigées pour traiter le cas de l'assuré vendeur. Les clauses 85 « Assurance relais du vendeur » et 86 « Assurance des intérêts du vendeur » qui ne peuvent être délivrées que dans le cadre de polices d'abonnement et la clause 87 « Contre-assurance Export » pouvant être utilisée au coup par coup.

En ce qui concerne **la Clause 85** : « Assurance relais du vendeur », dans les ventes FOB, coût et fret et toute vente laissant à la charge de l'acheteur l'obligation de s'assurer pour les risques de transport, la pratique fait que l'acheminement des marchandises a lieu avant la perception du paiement par le vendeur.

De ce fait, le vendeur court de gros risques de perte, de disparition jusqu'au paiement définitif du prix convenu.

Les assureurs ont donc conçu une clause occulte dite de relais du vendeur pour lui assurer une certaine protection jusqu'à la levée des documents et la réception du prix convenu mais elle est limitée :

- dans le temps : cessation automatique 5 jours depuis le chargement sur le navire au port de départ

- dans l'étendue de la garantie : aux seuils événements majeurs.

Le bénéfice de cette garantie ne peut être demandé qu'à l'expiration d'un délai de 6 mois suivant la constatation des dommages par le commissaire d'avaries.

Conditions de tarification : le taux est d'autant plus réduit que la durée des risques est courte (20% à 25% du taux de base).

En ce qui concerne **la Clause 86** : « Assurance des intérêts du vendeur » (annexée), le vendeur FOB, coût et fret, malgré le transfert de propriété prévu par le contrat de vente, peut douter que son acheteur remplisse ses obligations, refuse de payer le prix convenu ou que l'assureur de son acheteur refuse d'indemniser les pertes ou les dommages survenues aux marchandises.

Les assureurs ont rédigé une clause occulte beaucoup plus large intitulée « assurance des intérêts du vendeur » qui n'est plus une cause de « relais » limitée à 5 jours mais pouvant s'exercer jusqu'à destination tant que la levée des documents et le paiement du prix convenu n'ont pas été réalisés.

Conditions de tarification : le coût varie entre 30 % et 60 % du taux de base et est variable suivant la confiance qu'on a envers les acheteurs de tels ou tels pays.

- La clause de réserve de propriété et la garantie des intérêts du vendeur

Depuis le 12 mai 1980, les relations vendeur-acheteur sont profondément modifiées par une nouvelle loi qui permet principalement au vendeur de récupérer les marchandises impayées lorsque l'acheteur est en liquidation de biens ou règlement judiciaire.

Cette clause de réserve de propriété insérée dans les contrats de vente FOB, CF peut constituer un effet boomerang pour le vendeur lorsque son acheteur par suite des dommages aux marchandises ou de mauvaise foi refuse de payer le prix convenu.

Exemple :

Le négociant Y C.A. vend 1135 cartons de 12 bouteilles à un importateur californien, au prix de 5900\$ « départ caves »

L'importateur fait appel à un transitaire français. On ignore s'il a souscrit une assurance.

Le transitaire, sur les ordres de l'importateur, complète un conteneur « Dry » qui embarque au Havre le 30 juin, et arrive à Houston le 16 juillet.

Le conteneur est bloqué en douane jusqu'au 9 août, au motif que certaines étiquettes ne comportent pas les mentions légales requises.

Après l'envoi de nouvelles étiquettes et leur approbation par le BATF (Bureau of Alcohol Tobacco and Fire Arms), le conteneur arrive chez l'importateur le 18 août.

De nombreuses bouteilles présentent des bouchons soulevés et des traces de coulures en raison de la force chaleur à laquelle le conteneur a été exposé pendant le séjour en douane.

L'importateur se retranche derrière la clause de réserve de propriété mentionnée sur la facture, refuse de régler la marchandise et demande au négociant de libérer son entrepôt dans les meilleurs délais.

La Clause 87 : « Contre-assurance Export »

Cette clause est destinée à garantir les intérêts de l'assuré vendeur qui dans une vente CIF se voit impose par son acheteur un assureur répondant à la loi du pays de l'acheteur et cherchera à se protéger souscrivant auprès de son assurance cette clause occulte de contre-assurance export.

Le fonctionnement cette clause est identique à celui de la clause 86.

XII) Le code ISM.

Soucieuse d'améliorer les conditions de transports maritimes, de prévenir les pertes en vies humaines et de limiter les dommages à l'environnement, l'organisation maritime internationale (OMI) a renforcé les procédures de sécurité en matière de navigation maritime en faisant adopter le code ISM (International Safety Management). Ce code, dont les premières mesures sont entrées en vigueur au 1^{er} juillet 1998, force les amateurs à mettre en œuvre un système de management orienté vers la sécurité.

Désormais les navires et les armements devront respectivement détenir le certificat de gestion de sécurité (Safety Management Certificate) et l'attestation de conformité (documents de compliance) démontrant qu'ils satisfont aux prescriptions de la convention Solas 1974 instituant le code ISM.

Les navires non certifiés se verront refuser l'entrée ou seront retenus dans les ports des pays signataires de la convention Solas.

Afin de renforcer ces mesures, les assureurs maritimes des différents marchés ont rédigé des clauses intitulées « ISM Code » destinées à ne plus délivrer de garantie aux armateurs qui n'auraient pas entrepris de faire certifier leurs navires aux normes ISM.

Ainsi, le marché français a préparé une « clause additionnelle pour la mise en application au 1er juillet 1998 du code ISM » destinée à être insérée systématiquement dans tous les contrats concernés par l'application du code ISM (clause du 18 juin 1998). Cette clause ne visait que les navires à passagers ; les pétroliers, chimiquiers, gaziers, vraquiers et tous les navires de charge à grande vites d'un tonnage égal ou supérieur à 500 unités de jauge.

Le code ISM s'appliquant maintenant à tous les navires de charge égale ou supérieure à 500 unités de jauge, le marché français a émis une nouvelle clause additionnelle datée du 8 avril 2002.

Elle s'applique aux transports effectués sous charte-partie pour lesquels l'assuré connaît exactement les caractéristiques du navire affrété.

En ce qui concerne les transports effectués sous connaissance, on se référera aux conditions générales précisant « qu'à l'insu de l'assuré, les conditions relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie est néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance ». Cette importante clause impose donc aux chargeurs de porter toute leur attention sur le choix de l'armateur.

CLAUSE ADDITIONNELLE RELATIVE A LA MISE EN APPLICATION DU CODE ISM :

« Pour les facultés chargées à bord de navires de charge d'un tonnage égal ou supérieur à 500 unités de jauge (GT).

La présente assurance s'applique uniquement :

a) *Si le navire transporteur détient le « certificat de gestion de la sécurité » (« safety management certificate »).*

b) *Et si la compagnie possède « l'attestation de conformité » (« document of compliance »).*

Documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée instituant le « code international de gestion de la sécurité », dit « code ISM ».

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du code ISM ne sera pas opposé, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique des affaires, connaître cette situation.

Le terme «compagnie » désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code ISM.

Clause du 8 avril 2002. »

XIII) Les autres clauses additionnelles applicables à l'imprimé « Facultés ».

Les premiers imprimés de marché (1888 et 1919) ont été rédigés par les assureurs sans véritable dialogue avec les courtiers jurés et a fortiori, les assurés.

Ces imprimés très stricts ont engendré un déluge de clauses particulières rédigées par les courtiers pour amender les conditions générales et prendre en considération les intérêts de tel ou tel type d'industrie ou de négociant.

Il a fallu attendre l'imprimé de 1944 modifié en 1947 pour qu'un tri soit fait entre ces différentes clauses spécifiques.

Les travaux du comité de tarification ont conduit à la création d'un ensemble de « clauses additionnelles » visant à compléter et à adapter les conditions générales à certaines catégories et un ensemble de 4 clauses dites « exceptionnelles » numérotées de A à D, complétant certains articles des conditions générales.

Les clauses additionnelles étaient classées en deux groupes :

-celles de portée générale ou semi-générale (par exemple : surprime d'âge et de pavillon, surprime de tonnage...)

-celles propres à certaines facultés (par exemple : liquides en vrac, grains en vrac...)

La refonte des conditions générales au début des années 1980 conduit avec la rédaction de l'imprimé du 30 juin 1983 à remanier et introduire de nouvelles clauses additionnelles :

1) Clauses relatives aux modes d'assurance.

Les clauses numérotées de 1 à 5 ont pour but de restreindre plus ou moins les garanties.

La Clause 1 dite « de référence "événements majeurs" » (annexée) est insérée dans les polices d'abonnement lorsqu'il y a lieu de réduire la portée de la garantie « tous risques » pour un trafic particulier ou une marchandise spécifique aux conditions « FAP Sauf ».

En ce qui concerne les facultés en vrac, il y a lieu d'ajouter la clause 50 adaptant la clause 1 aux facultés en vrac.

Les clauses 2, 3,4 et 5, quant à elle, ne sont utilisées que pour n'offrir que des garanties restreintes.

2) Clauses précisant la durée de la garantie.

Les Clauses 11 et 12 ont pour objectif de préciser la durée de la garantie. (Annexe)

Les rédacteurs ont voulu harmoniser le commencement ou la cessation de la garantie avec les termes du contrat de vente FOB animé ou équilibré (FOB stowed ou trimmed)

La Clause 13 : Garantie « Waterborne » (annexée) a essentiellement pour but de préciser le point de départ du délai des constatations en cas de cessation anticipée de la garantie par rapport à la définition du chapitre 3 des conditions générales.(cf. Clauses 14,15,16)

La Clause 17 a été maintenue dans le clausier pour permettre d'appliquer l'ancienne restriction de temps et de lieu aux colis postaux voyageant par voie maritime. (Annexée)

3) Garantie du vol et de la disparition.

La Clause 26 (annexée) étend la garantie « FAP Sauf » aux risques de vol, pillage et de la disparition. On notera qu'en ce qui concerne certaines marchandises sujettes par exemple au coulage, à la dispersion, toute disparition n'a pas nécessairement pour origine le vol. Les manquants ou la disparition sont présumés résulter du vol si le bénéficiaire produit un certificat de non-livraison, fait constater des traces d'effraction.

La Clause 27 (annexée) étend la garantie « FAP Sauf » à la disparition. Comme pour la précédente clause, il appartient au bénéficiaire de l'assurance de produire les documents attestant la non-livraison.

La Clause 28 (annexée) réduit la portée de l'article 4 des conditions générales « Tous risques ».

En cas de non-livraison d'un ou plusieurs colis le bénéficiaire sera indemnisé sur la base de la valeur assurée à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de l'envoi de la lettre de réserve au transporteur et à condition de fournir soit un bon de manquant définitif ou un certificat provisoire de non-livraison.

Si dans un délai d'un an, le ou les colis sont retrouvés la bénéficiaire s'engage à les reprendre et à rembourser l'assureur sous déduction s'il y a lieu des dommages aux colis.

La Clause 29 (annexée) réduit la portée de l'article 4 des conditions générales « Tous risques » dans son mode d'indemnisation.

En cas de non-livraison d'un colis entier, l'indemnisation au bénéficiaire de l'assurance est faite sur la base de 80% de la valeur d'assurance du colis à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter du déchargement du navire

Mais :

- L'assuré doit aviser l'assureur de la non-livraison dans les 15 jours de la fin du déchargement du navire
- L'assuré doit produire dans les 3 mois un certificat provisoire de non-livraison.

Si le colis est retrouvé :

- Il peut reprendre le colis et rembourser l'assureur sous déduction des éventuels dommages au colis
- Il peut l'abandonner en reversant les 80% de la valeur déjà perçu.

Si après 6 mois, le colis n'est pas retrouvé ou qu'un bon de manquant définitif est produit, l'assureur remboursera le complément des 20% restant.

4) Conditions de règlement.

Les conditions générales ne prévoient pas de franchise. S'il y a lieu d'en fixer une, il est nécessaire d'insérer **la Clause 36** « Franchise » ou de le prévoir aux conditions particulières. Dans tous les cas, la franchise est dépendante de la freine de la route.

La Clause 37 concerne les polices au voyage. La compagnie d'assurance est tenue de régler le sinistre éventuel dans la même devise que celle de l'ordre d'assurance. Cela évite de faire courir à la compagnie un risque de change qui pourrait aggraver le risque.

La Clause 38 concerne les polices d'abonnement. Celles-ci peuvent englober simultanément plusieurs devises étrangères.

La difficulté des variations de taux de change entre le moment de la souscription et celui de l'établissement du règlement par rapport aux pleins maxima exprimés en France français dans la clause d'origine et remplacés par l'auteur en euros.

Dans un règlement d'avaries communes qui dure en moyenne 5 ans, on peut se trouver face à une dépréciation de la devise de l'ordre d'assurance par rapport à la devise de règlement d'avarie commune. La tentation est grande d'appliquer la règle proportionnelle de capitaux. Les assureurs ont abandonné cette idée pour considérer la valeur assurée comme un premier risque sans déroger au principe indemnitaire.

La Clause 39 ne concerne que les incendies survenus en dehors du territoire français. En effet, en cas d'incendie sur le territoire français on devra se référer à la loi du 13 juillet 1982 sur les assurances cumulatives et appliquer la règle proportionnelle entre les assureurs du même risque.

La Clause 40 concerne plus particulièrement le règlement des sinistres sur marchandises transportées en sacs (café, cacao...)

Quant à la **Clause 41** : « Excédents » s'adapte tout particulièrement aux trafics de bois, cafés, cacao, etc...

5) Facultés non couvertes.

La Clause limitative 46 s'insère dans toutes les polices d'abonnement sans détermination précise des marchandises assurées ; c'est le cas en particulier des polices « Tiers Chargeurs ».

Les Clauses 47 et 47 bis sont relatives aux facultés transportées sous température dirigée. La garantie sera alors limitée ou étendue selon les cas notamment s'il s'agit de facultés congelées ou surgelées (47 bis)

NB : On entend par congélation, le passage de l'état liquide à l'état solide par refroidissement à pression constante ou par abaissement de pression (-10°C à -20°C), et surgélation, la congélation rapide à très basse température.

Le décret n° 64-949 du 9 septembre 1964 relatif aux aliments surgelés définit la surgélation de la manière suivante : « Processus de congélation des denrées alimentaires permettant de franchir, aussi rapidement que nécessaire, en fonction de

la nature du produit, la zone de cristallisation maximale permettant d'atteindre et maintenir la température de $- 18^{\circ}$ ».

Les clauses 47 et 47 bis sont articulées de la même façon :

- 1) Définition de la garantie
- 2) Durée des risques : de la mise à bord et cessation 5 jours de l'arrivée du navire.
- 3) Navires transporteurs.

La clause 47 est limitée aux événements majeurs et arrêt accidentel des appareils de réfrigération durant au moins 24 heures. La clause 47 bis offre une couverture beaucoup plus large puisqu'elle s'applique à tous dommages qui sont la conséquence d'une variation de température, mais son champ d'application est limité aux marchandises congelées ou surgelées.

Elle est assortie d'un paragraphe supplémentaire : le paragraphe 4 renforce les obligations de l'assuré et le sanctionne en réduisant l'indemnité d'assurance.

La Clause 48 concernant les facultés transportées sous température dirigée est remplacée par une nouvelle clause 48 bis limitant le champ d'application aux marchandises congelées ou surgelées. La clause 48 bis ne s'applique donc pas aux marchandises réfrigérées.

Tout comme les 47 et 48, la Clause 49 relative aux transports des animaux vivants limite la garantie à la partie maritime ainsi que les éventuels séjours doivent être précisés aux conditions particulières ».

S'agissant de facultés à haut risque, les assureurs ont porté leur attention sur la qualité et les soins apportés à la préparation et à l'exécution du transport des animaux vivants.

Le paragraphe 1 « Domaine d'application » limite la portée de la clause aux animaux d'élevage qu'ils soient destinés à l'abattage ou à la reproduction.

Ces animaux doivent avoir satisfait à la réglementation sanitaire des pays d'exportateur, d'importateur ou de transit, aux exigences des contrats de vente ou d'achat et être préparés et convoyés conformément aux usages professionnels. Ceci suppose des conditions d'espace, de ventilation, d'approvisionnement en eau, nourriture, médicaments antistress, personnel d'accompagnement ...

Le paragraphe 2 définit plus précisément les garanties :

- La mort : c'est à l'assureur de prouver qu'elle provient d'une des exclusions mentionnées au paragraphe 3
- Le jet à la mer, l'enlèvement par la mer, la chute à la mer (attesté par le capitaine du navire)
- Le vol (déclaré par les accompagnateurs l'autorité de police et attesté par un procès-verbal d'enquête).

Enfin sont explicitement couverts les frais supplémentaires d'entretien des animaux.

Le paragraphe 3 précise les exclusions.

Le paragraphe 4 relatif à la durée de la garantie prévoit un délai maximum pour la cessation des risques. Tout comme pour les marchandises transportées sous température dirigée la limite est fixée à 5 jours de l'arrivée du navire ou de sa présentation devant le port de déchargement. Le temps est très important pour ce type de risque.

Le paragraphe 5 relatif aux navires transporteurs conditionne la garantie à la fourniture de navires spécialisés dans le transport des animaux vivants et approuvés au préalable par les assureurs.

Le paragraphe 6 précise à l'assuré son obligation de présenter un certificat vétérinaire indiquant les circonstances et les causes de la mort.

La Clause 50 a pour but d'adapter aux facultés en vrac la clause additionnelle « Evénements majeurs » n°1.

On remplace en particulier la notion de « chute du colis assuré » par « rupture accidentelle du dispositif de chargement ou déchargement ... ».

On indique que les avaries-frais ne sont couvertes que lorsqu'elles résultent de l'un des événements énoncés.

Enfin, on précise comme dans la clause n°51 qu'en cas de règlement pour-compte, l'assureur ne sera concerné que par la portion des dommages, pertes ou frais applicables à la quantité assurée.

La Clause 51 concerne la faculté en vrac garantie étendue. Il ne s'agit pas d'une garantie Tous risques.

Les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité ne sont garantis que s'ils résultent d'un fait accidentel.

Les garanties étendues de pertes de poids ou de quantité ne sont délivrées qu'à titre exceptionnel et sous réserve qu'un certain nombre de conditions soit respecté.

Les souscripteurs doivent connaître les procédures de chargement et de déchargement. Notamment vérifier :

- L'identité de méthodes de pesée, des moyens de départ et à l'arrivée
- La qualité des installations de stockage
- Le sérieux et la compétence des opérations (prise d'échantillon, de poids et de mesure)
- La bonne utilisation des tables de conversion ses spécificités (instabilité, impuretés, freinte ordinaire de route...)
- La qualité du navire transporteur.

La Clause 51 indique fermement dans son paragraphe 2 que la charge de la preuve incombe à l'assuré et fixe les modalités pour apporter cette preuve : il faut diligenter une expertise dans les formes prévues à l'article 17, aucune comparaison documentaire ne sera recevable pour éviter ce que les Anglo-saxons dénomment « paperlosses ».

Le paragraphe 3 déroge aux conditions générales en indiquant que la garantie ne prend effet qu'au commencement des opérations de chargement du navire et cesse à la fin des opérations de chargement du navire. Ceci inclut les moyens de manutention de chargement et déchargement des installations à terre en direct sur le navire et réciproquement.

Comme pour les **clauses 48 et 49**, les voyages directs sans transbordement sont garantis, d'où la précision des assureurs « ce même navire ».

Le paragraphe 5 réduit le délai des constatations à 24h pour permettre à l'expert d'intervenir au moment de la constatation des pertes ou dommages et de poursuivre ses investigations à bord du navire.

La Clause 52 est limitative et a été rédigée pour faire face à une aggravation des risques du fait même de l'état de l'emballage. En effet, certains pays de destination pour des raisons d'ordre sanitaire, douanières mais surtout pratiques exigent des emballages neufs et propres. Cela concerne essentiellement les marchandises en sacs (sucre, semoule, pis, farine, ciment...) ; le pays importateur demandera des sacs blancs sans tâche, ces sacs étant mis à la consommation dans leur emballage d'origine. Le souscripteur n'insérant pas cette clause dans la police se devra de prendre une surprime et de demander que soient fournis avec l'expédition des sacs neufs aux mêmes marques.

La clause 46 (polices d'abonnement) exclut les emballages sauf si une assurance spécifique a été souscrite. La Clause 53 (annexée) précise les conditions de cette assurance particulière. Elle concerne les emballages de protection pour le transport. Les emballages de « présentation » inséparables du contenu (parfums, produits pharmaceutiques, conserves, produits alimentaires) sont garantis au même titre que le contenu.

6) Garanties particulières.

Certains intérêts connexes aux marchandises assurées sont en risque sur une partie du voyage seulement. Cela dépend de la réglementation et de la convention des parties. C'est le cas des intérêts découlant des règles de l'Union européenne pour équilibrer les prix entre ceux du marché intérieur et ceux extérieurs.

Les assureurs ont conçu cette clause 61 pour harmoniser le contrat d'assurance et les règles européennes. Elle comporte quelques restrictions :

- Elle ne s'applique qu'en complément à une assurance principale souscrite auprès du même assureur (il peut y avoir opposition d'intérêts entre les assureurs du principal et ceux des intérêts en risque pour une partie du voyage)

- L'indemnisation en cas de sinistre ne pourra intervenir que sur présentation de documents émanant de l'administration compétente et justifiant le préjudice.

La clause 62 qui concerne « la garantie des conséquences de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels », garantit les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises du fait de grèves, lock-out, émeutes mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels.

Ces risques pouvant varier avec de fortes amplitudes d'un moment donné à un autre, les assureurs voulant se garder la possibilité de se dégager rapidement, ont prévu la faculté de résilier les risques de grèves à tout moment par lettre recommandée avec accusé de réception, sous préavis de 48 heures, la résiliation ne devenant effective qu' à partir du 8ème jours de l'envoi de la lettre.

La clause 62 bis étend la portée de la clause 62 aux frais de réexpédition.

Elle ne peut être insérée qu'en cas de police d'abonnement à application obligatoire. Les assureurs garantissent les frais supplémentaires du transport réduits du coût du fret maritime ferroviaire, routier ou fluvial le plus économique et le plus direct. Ces frais sont limités à 20 % de la valeur assurée. Dans cette limite, les assureurs indemnisent 9/10ème de ces frais, l'assuré gardant à sa charge le 1/10ème restant.

La clause 63 relative au « Liquides en fûts ou conteneur », est une clause très ancienne rédigée pour faire face aux difficultés du transport des liquides. Ceux-ci ont en effet une tendance à être altérés ou piqués du fait du seul contact avec les parois de leurs contenants. La difficulté de fixation du pourcentage de dépréciation, les variations dans la qualité des revêtements, les nettoyages insuffisants ont conduit les assureurs à limiter la garantie aux conséquences d'évènements majeurs énumérés dans la clause additionnelle n°1 outre la notion d'évènement majeurs, cette clause fait aussi référence à la notion de temps.

En effet, dans le transport de vin, l'altération ou le piquage peut ne pas provenir du revêtement ou du nettoyage mais de l'insuffisance de remplissage. Pour que le piquage soit couvert, il est nécessaire que le vin ait séjourné dans les fûts ou conteneurs plus de 8 jours à compter de l'évènement. Puisque nous sommes en garantie limitée aux évènements majeurs, il appartient à l'assuré d'apporter la preuve de l'origine du dommage.

La clause 64 concerne « les frais de retirement », est directement inspirée des polices corps maritimes et vise principalement les colis lourds qui par suite de chute à la mer peuvent constituer une gêne à la navigation. Elle peut aussi concerner les produits dangereux ou polluants. Ces marchandises tombées à la mer par suite de jet, d'enlèvement par la mer et plus fréquemment par suite d'accident de manutention peuvent faire l'objet d'injonction de retirement par les autorités maritimes et entraîner par là même les frais en excédant de la valeur assurée. Cette clause prévoit un capital spécifique limité en fonction des besoins, la valeur assurée constituant un premier risque.

La clause 66 relative à la « Piraterie n'ayant pas un caractère politique et ne se rattachant pas à la guerre (garantie « FAP sauf... » », permet aux assurés en garantie « FAP Sauf » d'avoir accès à la garantie piraterie réservée aux titulaires d'une garantie Tous risques.

7) Les clauses diverses.

La clause 81 est relative à l'emballage, toutes les conventions internationales exonèrent le transporteur de sa responsabilité en cas d'insuffisance ou d'absence d'emballage ou de conditionnement. Les imprimés d'assurances maritimes, aériennes, terrestres et fluviales excluent les pertes ou dommages causés par une insuffisance d'emballage ou de conditionnement.

Devant la variété et la complexité des risques transports, les assurés ont demandé aux assureurs de garantir les pertes ou dommages causés par l'insuffisance d'emballage ou le mauvais conditionnement.

Les assureurs ont accepté en limitant la garantie à certaines conditions. La clause 81 garantit les pertes ou dommages provenant d'un défaut de conception ou de réalisation de l'emballage :

- si celui-ci a fait l'objet d'un certificat L.N.E emballage export délivré par le laboratoire national d'essais.
- lorsque l'emballage a été effectué suivant un cahier des charges fixant des normes contrôlées par le LNE et suivant une procédure de contrôle préalablement agréée par l'assureur.

Dans tous les cas, l'assureur subrogé conserve son droit à recours envers les emballeurs.

La clause 82 intitulée «Tiers porteur de bonne foi (police d'abonnement) » est très importante car elle permet de protéger le tiers porteur des effets d'une suspension de garantie ou de résiliation du contrat du fait d'un non-respect de l'assuré à ses obligations.

On rappellera que la police d'assurance transport est accessoire de la marchandise, elle se vend avec elle et peut changer plusieurs fois de propriétaires. Il s'agit d'une assurance pour le compte de qui il appartiendra et l'indemnité est toujours payable au tiers porteur du certificat d'assurance.

8) Clauses additionnelles aux polices corps et faculté maritimes.

La commission Facultés a créé en 1995 la clause « assiette de prime » applicable pour les polices au chiffre d'affaires, au volume annuel transporté ou autres assiettes afin de tenir compte de l'évolution du marché.

Cette clause remplace les déclarations d'aliment prévues dans les dispositions spéciales aux polices d'abonnement par « la déclaration périodique des éléments variables servant de base au calcul de prime »

Elle distingue désormais les notions « d'assiette de prime » et celles de « Risques couverts ».

Elle attire aussi l'attention de l'assuré sur les sanctions auxquelles il s'expose lorsqu'il ne déclare pas toute modification des risques assurés (article 3).

On trouve également :

- la clause garantie des conséquences des évènements nucléaires,
- le clause assurance des frais et débours sur marchandises dangereuses transportées par mer.

CHAPITRE 2 : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR ROUTE.

L'assurance des marchandises transportées par voie de terre est matérialisée par un imprimé type étroitement inspiré des polices d'assurances marchandises transportées par voie maritime. Il s'agit de l'imprimé du 1^{er} juillet 2009⁵⁵

SECTION 1) PRESENTATION GENERALE DE LA POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE DE TERRE.

Les conditions générales s'inscrivent dans le cadre des articles L 111-1 à L 121-15 du code des assurances ainsi que des articles L 171-1 à L 173-26 du même code pour les parcours maritimes accessoires pour les marchandises à destination ou en provenance des îles côtières françaises de la métropole sans rupture de charge (on notera que la Corse est exclue de cet imprimé malgré le principe de continuité territoriale exprimé par la loi du 30 juillet 1982).

Ce type de contrat s'applique aux marchandises neuves, préparées, emballées ou conditionnées remises, soit à des auxiliaires du transport pour être confiées à des transporteurs publics (fer, route, poste), soit directement à ces transporteurs en vue d'un transport par voie routière ou ferroviaire.

SECTION 2) LA GARANTIE.

1) La durée de la garantie.

La garantie commence dès que les marchandises sont prises en charge par le premier transporteur dans les magasins de l'expéditeur.

Elle se poursuit pendant toute la durée du transport nécessaire et prévu pour acheminer les marchandises.

Elle se termine enfin dès la remise des marchandises au lieu de destination par le dernier transporteur dans les magasins du destinataire.

⁵⁵ En annexe.

Il s'agit d'une garantie accordée depuis le point extrême de départ jusqu'au point final de destination.

La cession anticipée est prévu à l'article 3.2 des conditions générales (CG) « *Toute prise de livraison des marchandises garanties effectuée par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent article, fait cesser la garantie de l'assureur.* »

On retrouve dans tous les imprimés « dommages » un article sur la cessation anticipée des risques.

II) L'étendue de la garantie.

On distingue deux modes principaux d'assurance : la formule « Tous risques » (y compris le vol et la formule accidents caractérisés ».

- La formule « Tous risques Sauf... » (art 2.1)

Les dommages et pertes matériels ainsi que les garanties de poids ou de quantité sont couverts. Mais :

- la disparition d'un ou plusieurs colis entiers n'est pas à la charge de l'assureur que si elle est prouvée par un certificat émanant du transporteur public ou de l'administration postale ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive.

- le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que s'il y a des traces d'effraction ou de bris.

D'où la nécessité pour les services sinistres de demander ces documents pour l'instruction du dossier de sinistres.

- La formule « accidents caractérisés »

Elle ne vise que des évènements limitativement énumérés (art 2-2 CG) et ne peut être envisagée pour des marchandises non assurables en « Tous risques ». Ces évènements sont :

- la destruction, le déraillement, le renversement, la chute, la rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, du véhicule de transport.

- le heurt ou la collision de véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile.

- le naufrage, l'échouement, l'abordage, le heurt du navire ou du bateau au cours de la navigation accessoire au transport terrestre.

- l'incendie ou l'explosion.

- l'écroulement de bâtiments, de ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art, l'affaissement soudain et fortuit de la chaussée.
- la chute d'arbres, la rupture de digues, de barrages ou de canalisations.
- l'éboulement, l'avalanche, la foudre, l'inondation, le débordement de fleuves ou de rivières, la débâcle de glaces, le raz de marée, le cyclone ou la trombe caractérisés, l'éruption volcanique et le tremblement de terre.

Sont également garantis ces 2 cas (art 2-3) :

- les frais raisonnablement exposés en cours de transport en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matérielle garantie ou de limiter ces mêmes dommages et pertes.
- la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, à l'occasion des transports maritimes. 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 communes et des frais d'assistance.

III) Les exclusions.

Elles reprennent celles des polices maritimes et aériennes. On distingue trois catégories d'exclusion.

1) Les risques exclus de la garantie dans tous les cas.

- Les fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assurée ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droits.
- L'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation :
 - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
 - du calage ou de l'arrimage de celle-ci lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants droit,
 - des marques ou des numéros de colis.
- L'influence de la température sauf si elle résulte d'un événement énuméré limitativement dans le cadre de l'assurance « accidents caractérisés ».
- Le vice propre, la freinte normale de route.
- Les amendes, confiscations, la mise sous séquestre, la contrebande, le commerce prohibé ou clandestin.

- Les différences de cours, la prohibition d'exportation ou d'importation, les obstacles apportés à l'expédition ou dans l'arrivée des marchandises assurées.

Toutefois, lorsqu'un retard est consécutif à l'un des accidents caractérisés énumérées, les dommages matériels causés aux marchandises par ce retard sont garantis.

- Les frais de magasinage, de séjours ainsi que tous les frais autres que ceux visés à l'article 2-3 CG).

- Les indications ou instructions erronées ou insuffisantes données aux transporteurs ou auxiliaires de transport de l'assuré, l'expéditeur, le destinataire, leurs préposés, les représentants ou ayants droits, ainsi que ceux résultant d'interventions des mêmes personnes dans les opérations de déplacement ou de transport de la marchandise assurée, à moins qu'il ne s'agisse de mesures conservatoires prises à la suite de la réalisation d'un risque couvert.

- Les effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure du noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que tous effets de radiation provoqués par accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

Certaines marchandises voyagent à nu telles certaines machines, engins de chantier, cuves, turbines, compresseurs et autres matériels industriels. Ces cas peuvent être garantis après étude et tarification au cas par cas.

2) Les risques exclus de la garantie sauf convention contraire.

Il s'agit de risques pouvant être garantis par avenant ou par les conditions particulières. On retrouve les :

- Guerres civiles ou étrangères, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement, tous accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage, ainsi que les actes de terrorisme ou d'attentats lorsque ces derniers sont commis hors du territoire national français.

- Captures, prises d'arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques.

- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

Lorsque ces risques ne sont pas couverts par le contrat, l'assureur doit prouver que le sinistre résulte de la guerre civile, d'émeutes ou de mouvement populaires (art L 121-8 Code des assurances).

3) Les marchandises exclues de la garantie (art 7 CG).

Il s'agit de marchandises garanties par d'autres conditions générales, de marchandises à haut risque ou très spécifiques. On trouve ainsi :

- Les bijoux, perles et pierres précieuses, orfèvrerie, monnaie, métaux précieux, billets de banque, actions, obligations, coupons, titres et valeurs de toute espèce.
- Les fourrures, objets d'art, de sculpture ou de peinture, antiquités, objets de curiosité ou de collection, documents et échantillons dont la valeur marchande ou conventionnelle est sans commune mesure avec leur valeur intrinsèque.
- Les animaux vivants, denrées et produits périssables.
- Les marchandises classées dangereusement par les conventions, les lois ou règlements en vigueur.

Les emballages sont toujours exclus de ces conditions particulières.

Ces conditions générales s'appliquent pour le transport de marchandises neuves, préparées et emballées.

Pour une police « ad valorem » établie pour un transporteur agissant pour le compte de qui il appartiendra (cas de la police tiers chargeur), il ne faudra pas omettre de prévoir avec une tarification particulière des conditions adaptées aux transports de mobiliers usagés.

SECTION 3) LE MONTANT DE LA GARANTIE.

La limite de garantie est indépendante de la limitation de responsabilité du transporteur.

L'assuré la choisit en toute connaissance de cause.

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 :

- soit par le prix de revient des marchandises assurées au lieu de destination majoré du profit espéré forfaitairement limité à 20 % sauf convention contraire.

- soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par mes cours usuellement publiés.

- soit par les dispositions figurant au contrat de vente d'origine.

- soit moyennant convention et surprimes spéciales, 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.

Il est important de rappeler la distinction entre ces notions suivantes :

- la valeur assurée fixe la limite du contrat
- la valeur à destination est la valeur déterminée selon une estimation d'experts
- la marchandise vendue, si la vente a été effectuée, la limite de garantie sera le prix de vente convenu
- la valeur d'indemnisation est théoriquement le maximum garanti.

Il faut donc faire très attention à la fixation de la valeur d'assurance car l'application de la règle proportionnelle reste possible.

Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les marchandises seraient assurées pour une somme inférieure à la valeur réelle.

Pour éviter tout problème, il faut que la valeur de l'assurance soit égale à la valeur d'indemnisation.

SECTION 4) LES TYPES DE POLICES.

Les compagnies d'assurances proposent des contrats adaptés aux besoins spécifiques des assurés.

I) La police aux voyages.

Elle concerne des marchandises transportées dans un camion ou un véhicule terrestre déterminé sur un trajet fixé à une date précise. Elle convient pour des expéditions ponctuelles.

II) La police à alimenter.

C'est une assurance qui couvre un quantum déterminé (valeur totale des marchandises et nombre d'expédition prévues) pour une durée indéterminée.

Elle convient pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée (usines clés en main).

Dans ce cas, l'assuré doit, avant chaque envoi, informer l'assureur de la nature, de la valeur et de la composition de chaque expédition.

III) La police d'abonnement ou police flottante.

Elle couvre toutes les expéditions de l'assuré et ceci quels que soient les lieux de départ et de destination, les modes de transport et les objets transportés.

C'est une police annuelle qui est renouvelée par tacite reconduction.

Pour être assuré, il suffit de faire une « déclaration d'aliment » dans les délais préalablement convenus avec l'assureur.

- Les dispositions spéciales aux polices d'abonnement.

- La définition de la garantie (art 24)

Dans les polices d'abonnement la garantie de l'assureur est acquise selon deux formules au choix :

- la police à application obligatoire (garantie automatique) : la garantie s'applique à toutes les expéditions répondant aux critères définis aux dites conditions particulières et effectuées depuis la prise d'effet du contrat et pendant toute la durée de celui-ci.

- la police à application facultative (garantie par voyage) : la garantie ne s'applique qu'aux expéditions pour lesquelles une déclaration d'aliment a été faite à l'assureur mentionnant tous les éléments nécessaires à l'appréciation du risque (nature de la marchandise, emballage, destination...), faute de quoi la déclaration n'est pas valable.

- Les obligations de l'assuré (art 25).

L'assuré est tenu de déclarer en aliment, pendant la durée du contrat, toutes les expéditions répondant aux critères définis aux conditions particulières effectuées pour son compte ou pour compte de tiers à condition qu'il ait un intérêt assurable.

Les déclarations d'aliments doivent être faites à l'assureur au plus tard, pour les expéditions effectuées par l'assuré, dans les trois jours francs de l'envoi et, pour les autres expéditions, dans les trois jours francs de la réception par lui de l'avis d'envoi.

L'assureur peut toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier si celui-ci s'est conformé aux obligations ci-dessus.

En cas de retard, d'erreurs ou d'omissions dans les déclarations d'aliments, l'assureur est en droit d'exiger de l'assuré le paiement de la prime omise majorée

de 50% sous réserve des sanctions prévues à l'article L 113-10 du Code des assurances.

Dans la police à application facultative (garantie au voyage), les déclarations d'aliments doivent être faites à l'assureur avant remise des marchandises à l'entreprise qui doit les acheminer sur leur destination.

- Les dispositions communes.

Toutes déclarations d'aliment doit comporter tous les renseignements nécessaire à l'appréciation du risque, notamment, la nature des marchandises transportées, leur emballage, leur valeur assurée, les moyens de transport utilisés, les points de départ et de destination.

Si l'assuré n'est pas encore en possession de tous ces renseignements au moment de la déclaration, il doit faire, dans les délais prévus, une déclaration provisoire, qu'il devra compléter dès qu'il aura recueilli les renseignements.

Pour la police à application obligatoire, la garantie est automatiquement et acquise pour toutes les expéditions répondant aux critères définies au contrat.

En pratique les déclarations d'aliments sont souvent produites alors que les risques courent déjà.

Dans certains cas l'assuré remet une déclaration globale (facilité de gestion et simplification des écritures) mensuelles ou trimestrielle qui est le total des expéditions effectuées pendant un mois ou un trimestre. Cette dernière disposition est valable pour autant qu'un taux de prime unique est prévu au contrat, quelles que soient les destinations.

Pour les expéditions par la poste, la prime est unitaire et par colis. Il convient de faire déclarer seulement le nombre de colis expédiés mensuellement.

IV) La police tiers chargeur.

Il s'agit d'une police d'abonnement à application facultative. L'assuré en nom est le transporteur public, le commissionnaire de transports. Il applique à sa police les expéditions que ses clients l'on prié d'assuré.

V) Le règlement des sinistres.

1) Les obligations de l'assuré.

a) Le respect des délais.

L'assuré est tenu de respecter certains délais pour déclarer son sinistre à l'assureur. Ces délais sont clairement indiqués dans les conditions générales : il doit déclarer de manière générale, tout dommage et toute perte, dès qu'il en a connaissance et au plus tard, sauf cas fortuit ou de force majeure :

- dans les deux jours ouvrés en cas de vol ;
- dans les cinq jours ouvrés dans les autres cas, sous peine de déchéance s'il est établi que le retard dans la déclaration a causé un préjudice à l'assureur.

b) La prise de mesures conservatoires.

L'assuré, ses préposés, représentants ou ayant droit doivent « gérer en bon père de famille », les risques en matière de transport. Ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes.

En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie est engagée. Dans ce cas, l'assureur peut procéder à toutes recherches, exercer tous recours et procéder lui-même en cas de nécessité à la réexpédition des marchandises assurées à leur destination, l'assuré devant lui prêter son plein concours, notamment en lui fournissant tous documents et renseignements.

L'assuré, ses représentant ou ayant droit doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs publics ou l'administration postale et tous les autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

c) La notification de réserves.

C'est un des grands problèmes. L'article L 133-3 du Code de commerce prévoit un délai de 3 jours à compter de la réception des colis (hors jours fériés légaux) avec confirmation par lettre recommandée avec accusé de réception.

Si ces réserves ne sont pas faites, une réduction sur l'indemnité est appliquée pour perte du recours.

2) Les obligations de l'assureur: l'indemnisation.

a) La limite de garantie.

La valeur d'assurance peut être égale à la valeur de destination + 20%.

C'est la valeur d'assurance qui est remboursée ce qui implique que les éléments qui sont incorporés au prix de départ sont indemnisés à l'arrivée. Dans le cas contraire, ils ne le sont pas. On oublie souvent d'incorporer le prix de l'assurance.

b) Le règlement des dommages et pertes.

- Le mode de règlement : dans tous les cas engageant la garantie de l'assureur, le règlement sera établi séparément sur chaque colis qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, d'une palette, d'un conteneur ou d'un autre ensemble.
- La détermination du montant de l'indemnité incombe à l'assureur : l'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 11, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eu les marchandises assurées à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur la valeur assurée.

La valeur des marchandises avariée peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs à l'entrepôt si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente a eu lieu à l'acquitté.

La dépréciation est déterminée par l'expert. Le pourcentage de dépréciation est appliqué à la valeur d'assurance.

Rappelons qu'il est toujours possible pour l'assureur d'appliquer la règle proportionnelle.

VI) La constitution du dossier de sinistre.

En règle générale, on trouvera des documents nécessaires pour justifier le quantum de la réclamation, des documents permettant à l'assureur subrogé dans les droits de l'assuré d'effectuer un recours envers le transporteur.

- un certificat d'assurance original, s'il y a lieu. C'est un titre au porteur, dont on ne peut payer qu'au seul porteur de ce document. Une copie ne suffit pas.

- une facture d'origine de l'expédition.

- un titre de transport original qui permet de vérifier que le transport a bien été effectué, qu'un recours est possible. Ce document permet aussi d'examiner le régime juridique de transport concerné (par exemple un conteneur aérien transporté sur un camion relève-t-il du régime de la convention de Varsovie ou de la CMR ?) et d'exercer le recours contre le transporteur.

Sans originale, rien n'est possible.

- une copie de la lettre recommandée de réserves précises et motivées qui sera accompagnée de la justification de l'envoi en recommandé et de la lettre de réponse du transporteur.

- un rapport d'expertise d'un expert Cesam.

- et un récépissé de dépôt de plainte en cas de vol.

En ce qui concerne, les mesures à prendre en cas de sinistre, il ne s'agit pas de conseils généraux, car les circonstances du sinistre sont, bien entendu, trop variées pour établir des règles applicables en tout cas :

- Les mesures conservatoires : elles sont destinées à éviter une aggravation. Par exemple bâcher les marchandises, décharger un camion frigorifique pour stocker en chambre froide.
- La conservation des recours : il faut inscrire les réserves de façon précise et motivée sur le titre de transport, ensuite écrire une lettre recommandée dans les 3 jours. Et enfin demander une expertise (art L133-4 du Code de commerce) éventuellement.

VIII) La subrogation et la prescription.

En ce qui concerne la subrogation, l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables dans les conditions de l'article L 121-12 du Code des assurances.

En matière de prescription, les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues aux articles L 114-1 et L 114-2 du Code des assurances.

IV) Les risques de grèves, émeutes et mouvements populaires.

Les risques de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires sont exclus de ces conditions spéciales⁵⁶.

X) Les nouvelles clauses additionnelles applicables aux marchandises transportées par voie de terre.

En novembre 2000, les assureurs ont éprouvé le besoin de toiletter la police française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre (imprimé du 7 novembre 1990 modifié le 3 novembre 1993) afin d'élargir son champ d'application et réduire les exclusions. Ils ont donc rédigé plusieurs clauses additionnelles.

- La clause relative aux « **Transport de biens usagés** » est une clause importante car elle permet de garantir dans les conditions générales, le transport de biens usagers puisque jusque-là seules étaient garanties les marchandises neuves. Elle permet moyennant surprime, de garantir la valeur de remplacement à neuf.
- La clause relative aux « **Transport d'objet d'art** », permet d'adapter les conditions générales aux transports d'objets d'art aux conditions tous risques ou accidents caractérisés. On peut fixer une valeur agréée sur l'objet d'art ou appliquer un coefficient de dépréciation déterminé par l'expert spécialisé.
- La clause relative aux « **Transport d'animaux vivants** » est une clause qui ne concerne que les animaux d'élevage et permet de garantir les préjudices matériels en raison de la mortalité, la disparition ou l'abattage ordonné par un vétérinaire des animaux. On notera que les risques de chargement ou de déchargement ne sont pas couverts et que la garantie n'est acquise qu'aux conditions « accidents caractérisés ». Naturellement, il s'agit d'une clause à minima, les parties peuvent toujours étendre la portée de la garantie.
- La clause relative aux « **Marchandises transportées pour emballage** ». Devant le nombre de plus en plus important de demandes de garantie des marchandises non emballées sur le trajet centre de production ou centre d'emballage, les assureurs ont rédigé cette clause permettant de prendre en compte ces transports particuliers. Cependant, ces marchandises devront faire l'objet d'une attention toute particulière du chargeur (arrimage en particulier).
- La clause « **Marchandises dangereuses** », permet de garantir les marchandises dangereuses à condition qu'elles soient transportées en conformité avec la réglementation relative au transport de marchandise classées dangereuses.
- Les clauses relatives « **Marchandises transportées sous température dirigée** ». Les assureurs ont prévu deux clauses relatives au transport de

⁵⁶ Imprimé en annexes.

marchandises sous température dirigée. L'une concerne une garantie étendue, l'autre une garantie plus restreinte.

Les deux clauses ont une durée de garantie identique. Elle cesse au plus tard à l'expiration d'un délai de 48 heures après la mise à disposition des marchandises au destinataire par le dernier transporteur. Le délai de 15 jours de l'article 3-1 des conditions générales est réduit à 48 heures.

D'autre part, la requête pour constatation des dommages par expertise est ramenée à 24 heures.

Il s'agit de délais tout à fait raisonnables en raison du risque inhérent au transport de marchandises périssables.

La garantie étendue concerne tous les dommages causés aux marchandises en raison d'une variation de la température. Toutefois, les moyens de transports ou les locaux où les marchandises sont entreposées doivent être adaptés pour le voyage assuré et les marchandises transportées.

La garantie limitée couvre seulement les dommages et pertes qui sont la conséquence immédiate et directe du dysfonctionnement ou de l'arrêt accidentel et imprévisible des dispositifs dirigeant la température.

- La clause relative aux « **Aux opérations de chargement et déchargement effectuées par l'assuré** ». Pour les envois de plus de 3 tonnes en transport national, le contrat type fait peser sur le chargeur (expéditeur ou destinataire) la responsabilité des opérations de chargement ou de déchargement. Les assureurs ont donc étendu la portée des conditions générales à ces opérations effectuées par les assureurs chargeurs.

Le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique prévoit que ces opérations incombent, pour les envois de plus de trois tonnes, à l'expéditeur ou au destinataire. De ce fait, une extension de garantie pour couvrir ces opérations, dès lors qu'elles sont réalisées par l'assuré est apparue nécessaire. La garantie concerne l'opération de chargement ou de déchargement en elle-même. La manutention doit être effectuée avec des moyens mécaniques de manutention appropriés et adaptés à l'opération de levage des biens assurés. L'assuré reste en effet tenu d'une obligation de diligence relative aux biens assurés.

Les dommages et pertes seront réglés sous déduction d'une franchise fixée aux conditions particulières.

- La clause relative aux « **Marchandises en retour** », cette clause a pour objet d'étendre la garantie lorsque le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises transportées et qu'elles sont de ce fait retournées à l'expéditeur.

La garantie est donc étendue au voyage « retour » dans les mêmes conditions d'assurance que le voyage « aller » à condition que la réexpédition ait lieu dans les 15 jours.

CONCLUSION :

Historiquement, l'Assurance Maritime a été longtemps la seule forme d'assurance connue, parce que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par mer et les premières polices françaises apparurent au XIV^{ème} siècle, dans les ports de la Méditerranée.

Complémentaires à l'assurance maritime, des assurances "terrestres" apparaissent au XVII^e siècle pour assurer, par exemple, le transport des marchandises arrivées par la mer.

L'assurance maritime a influencé, dans une large mesure, le développement de ces nouvelles formes d'assurance auxquelles elle a apporté ses règles et ses pratiques.

L'essor de la navigation, la multiplication des périls, l'importance des capitaux engagés dans le commerce international expliquent le développement de l'Assurance Maritime en France, dès le Moyen Age.

A travers cette étude, on s'aperçoit que l'on retrouve ainsi un droit commun des assurances transports, pour couvrir des risques qui peuvent être différents.

En effet, les risques du transport maritimes étant plus important financièrement que les risques du transport routier, tant par leurs importances que par leur diversité.

Aujourd'hui encore, l'assurance maritime influence toujours l'assurance terrestre, puisque l'assurance des marchandises transportées par voie de terre est matérialisée par un imprimé type étroitement inspiré des polices d'assurances marchandises transportées par voie maritime.

I) Traités et Ouvrages.

- BONASSIES.P et SCAPEL.C, Traité de Droit Maritime, 2^{ème} édition L.G.D.J.

- Jean Patrick Marcq, Risque et assurances transport, L'argus de l'assurance.

- Lamy Transport - Tome 1 (Édition 2010)

- Code des Assurances.

- Code de commerce.

- Le droit du contrat d'assurance terrestre, 1998, LGDJ. – H. GROUDEL

- M.-H. MALEVILLE, Police d'assurances : les leçons de l'interprétation ou l'art de la rédaction, RGAT 1993.

II) Doctrine et articles.

- N. HADJ-CHAÏB CANDEILLE, Du risque assurable au risque garanti en assurances terrestres, thèse, Paris II, 1999.

- Luc MAYAUX, Répertoire de droit civil Assurances terrestres (2^o le contrat d'assurance) - septembre 2007

- Y. LAMBERT-FAIVRE et L. LEVENEUR, Droit des assurances, 12e éd., 2005, Dalloz.
- Sabine ABRAVANEL-JOLLY Répertoire de droit commercial Assurance transport - octobre 2008.
- Livret guide, L'assurance transport, éd. L'assurance française.

III) Sites internet.

- http://www.ffsa.fr/ffsa/jcms/fp_7230/portail-accueil
- Dalloz.fr : Base de données
- <http://www.logistiqueconseil.org/>
- <http://www.allianceassurances.com/assurancetransport.php>

www.cheneliere.info/cfiles/complementaire/droit_des_affaires_9782761633239/pdf/chapitre_14_branches_d_assurances_et_champs_d%27application.pdf

- <http://www.arnaud-goddet.fr/new/pdf/transport/assurance-des-facultes.pdf>
- http://www.communique-de-presse.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=1518

ANNEXES

- 1) Police Française d'Assurance Maritime sur Faculté : Garantie « FAP Sauf »
- 2) Police Française d'Assurance Maritime sur Faculté : Garantie « Tous Risques »
- 3) Clauses additionnelles à la Police Française d'Assurance Maritime sur faculté.

- 4) Police Française d'Assurance des Marchandises Transportées par Voie de Terre.
- 5) Clauses additionnelles à la Police Française d'Assurance des Marchandises Transportées par Voie de Terre.

TABLE DES MATIERES

Sommaire :.....	2
Remerciements.....	3
INTRODUCTION	4
Partie 1 : Le champs d'application de l'assurance transport.	10
TITRE 1 : LES RISQUES LIES AUX TRANSPORTS.....	11
CHAPITRE 1 : Les risques liés selon le mode de transport.	12
SECTION 1) Les risques liés au transport maritime.....	12
SECTION 2) Les risques liés au transport aérien.	13
SECTION 3) Les risques liés au transport ferroviaire.	14
SECTION 4) Les risques liés au transport routier.	15
SECTION 5) Les risques liés au transport fluvial.....	15
CHAPITRE 2 : Les risques liés à certains transports spécifiques.	16
SECTION 1) Les risques liés aux transports de marchandises sous température dirigée.	16
I) En transport routier.	16
II) En transport maritime.....	17
a) Le navire classique réfrigéré.....	17
b) Le transport par conteneur.	17
SECTION 2) Les risques particuliers au contrat d'affrètement.	19
I) Le contenu d'une Charte-partie.	19
II) Les variétés des chartes parties	20
III) Les clauses importantes pour l'affréteur.	20
a) Les chartes parties dites « Alonside ».....	21
b) Les chartes dites « FIOS ».....	21
c) Les clauses particulières.	21
IV) Les risques pendant l'exécution du contrat d'affrètement et les responsabilités de l'affréteur.	21
V) L'accroissement des transports sous contrats d'affrètement.	22
VI) Les risques propres à l'affrètement.	22
a) En ce qui concerne l'armateur.	23

b) En ce qui concerne les navires.	23
CHAPITRE 3 : Les risques communs à tous les modes de transport.	25
SECTION 1) La manutention, le stockage, l'arrimage.	25
SECTION 2) Les dégâts causés par l'eau.....	26
SECTION 3) Le vol et le chapardage.....	27
SECTION 4) La contamination des marchandises.	27
SECTION 5) L'incendie, l'explosion.	27
SECTION 6) Les risques de guerre, émeutes, mouvements, populaires, et ceux dus à des conflits politiques ou sociaux.	28
SECTION 7) La fraude.	29
I) Définition de la fraude maritime.	29
II) Classification des types de fraude.	30
a) La fraude sur documents.....	30
b) La fraude sur charte partie.....	31
c) Le détournement et le vol de marchandises.	31
d) La fraude aux « vieux rafiots ».	32
III) Les facteurs contrôlables.....	33
a) Le crédit documentaire.	33
b) La confiance excessive.	33
c) L'apparente bonne affaire ou la sous-tarification des taux de fret.	33
d) Les pavillons de complaisance.	34
IV) Les facteurs incontrôlables.	34
a) Les facteurs économiques.	35
b) Les facteurs politiques.	35
CHAPITRE 4 : les risques liés à la nature même de la marchandise.....	35
SECTION 1) Les produits dangereux.	36
I) Transports maritimes et par voie de navigation intérieure.	37
II) En transport routier.	37
III) En transport ferroviaire.....	39
SECTION 2) Les marchandises en vrac.	40

TITRE 2 : LA PREVENTION, FACTEUR DE REDUCTION DES RISQUES.	42
CHAPITRE 1 : Les paramètres de la prévention du risque transport.	42
SECTION 1) Le choix des modes de transport.	42
SECTION 2) Des contraintes à prendre en compte.	43
SECTION3) Le choix du transporteur, du commissionnaire de transport.	44
SECTION 4) L'adaptation des emballages aux marchandises à transporter.	45
SECTION 5) Le marquage des colis, palettes, caisses, conteneurs.	47
SECTION 6) Le rôle du destinataire.	48
SECTION 7) Le rôle de l'assureur.	48
CHAPITRE 2 : La politique de prévention transport au sein de l'entreprise.	50
SECTION 1) Les documents de gestion et procédures écrites.	50
SECTION 2) LE CONDITIONNEMENT ET L'EMBALLAGE.	51
SECTION 3) Le conditionnement et la palettisation.	51
SECTION 4) Le marquage et l'étiquetage.	52
SECTION 5) L'arrimage et la planification.	52
SECTION 6) L'agrément du moyen de transport.	53
SECTION 7) Le chargement et le saisissage.	53
SECTION 8) La sécurité.	53
I) Les procédures à suivre.	54
II) La protection des biens.	54
PARTIE 2 : L'ASSURANCE TRANSPORT.	56
TITRE 1 : les principes de base du contrat d'assurances maritime et transport.	56
CHAPITRE 1 : l'opération d'assurance.	56
SECTION 1) Les parties au contrat.	56
I) L'assureur.	56
a) La réassurance.	56
b) La coassurance.	57
II) L'assuré.	58
a) Les obligations de l'assuré.	59

b) Les causes de non-garantie.	60
SECTION 2) les différentes sortes de polices d'assurances.....	61
I) La police au voyage.	61
II) La police à alimenter.	62
III) La police d'abonnement.	62
IV) La police au chiffre d'affaires.	63
CHAPITRE 2 : L'Assurance des facultés.	63
SECTION 1) Les condition de la garantie.....	63
I) Le souscripteur.	64
II) Le paiement de la prime.....	64
III) La déclaration du risque.	64
SECTION 2) Durée de la garantie.	66
I) Principe : garantie magasin à magasin.	66
II) Prolongation de la garantie et cessation anticipée du voyage.....	67
SECTION 3) Risques couverts.	67
I) Étendue de la garantie.	68
II) Exclusions de garantie.....	69
III) Les risques spéciaux.	72
SECTION 4) Le sinistre.....	74
I) Preuve du sinistre.....	75
a) Charge de la preuve.....	75
b) Modes de preuve.	75
TITRE 2 : L'examen des polices d'assurances maritimes et terrestres.	78
CHAPITRE 1 : L'assurance des marchandises transportées par voie maritime.....	79
SECTION 1) Présentation générales de l'imprimé facultés (marchandises).	79
SECTION 2) L'objet de la garantie.	81
SECTION 3) La durée de la garantie.	81
SECTION 4) La garantie « FAP Sauf »,une garantie restreinte.	82
SECTION 5) La garantie « TOUS RISQUES ».....	83

SECTION 6) Les exclusions.	85
I) Préjudices financiers, commerciaux ou indirects.	85
II) Les risques provenant de l'assuré.	85
III) Les dommages inhérents à la marchandise.	86
IV) Les exclusions liées à la préparation des marchandises de transport.	86
V) Les dommages matériels résultant d'un retard.	87
VI) Les risques sortant du domaine de la police qui ne peuvent être « rachetés ».	87
VII) Les risques sortant de la police qui peuvent être rachetés.	87
VIII) La valeur assurée.	87
IX) Le règlement des sinistres.	90
1) En cas de sinistre.	90
2) Le dossier de réclamation.	91
3) La base de calcul de l'indemnité.	92
4) Le délaissement.	94
X) Les particularités des polices d'abonnement.	94
XI) Les clauses subsidiaires.	95
1) L'assuré acheteur.	96
2) L'assuré vendeur.	97
XII) Le code ISM.	99
XIII) Les autres clauses additionnelles applicables à l'imprimé « Facultés ».	101
1) Clauses relatives aux modes d'assurance.	102
2) Clauses précisant la durée de la garantie.	102
3) Garantie du vol et de la disparition.	103
4) Conditions de règlement.	104
5) Facultés non couvertes.	105
6) Garanties particulières.	109
7) Les clauses diverses.	111
8) Clauses additionnelles aux polices corps et faculté maritimes.	112
CHAPITRE 2 : L'assurance des marchandises transportées par route.	113

SECTION 1) Présentation générale de la police française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre.	113
SECTION 2) La garantie.	113
I) La durée de la garantie.	113
II) L'étendue de la garantie.	114
III) Les exclusions.	115
1) Les risques exclus de la garantie dans tous les cas.	115
2) Les risques exclus de la garantie sauf convention contraire.	116
3) Les marchandises exclues de la garantie (art 7 CG).	117
SECTION 3) Le montant de la garantie.	117
SECTION 4) Les types de polices.	118
I) La police aux voyages.	118
II) La police à alimenter.	118
III) La police d'abonnement ou police flottante.	119
IV) La police tiers chargeur.	120
V) Le règlement des sinistres.	120
1) Les obligations de l'assuré.	121
a) Le respect des délais.	121
b) La prise de mesures conservatoires.	121
c) La notification de réserves.	121
2) Les obligations de l'assureur: l'indemnisation.	121
a) La limite de garantie.	122
b) Le règlement des dommages et pertes.	122
VI) La constitution du dossier de sinistre.	122
VIII) La subrogation et la prescription.	123
IV) Les risques de grèves, émeutes et mouvements populaires.	123
X) Les nouvelles clauses additionnelles applicables aux marchandises transportées par voie de terre. ...	124
conclusion :	126
bibliographie	127
ANNEXES	129

