

FICHE 13

L'assurance transport

1 Les questions fondamentales sur l'assurance

Pourquoi assurer la marchandise ?

L'assurance transport est recommandée pour pallier l'absence ou l'exonération de responsabilité du transporteur (voir fiches sur le transport). Sans assurance, en cas de dommage pendant le transport, l'ayant droit de la marchandise risque d'être très mal indemnisé.

Qui doit assurer la marchandise ?

D'une manière générale c'est l'opérateur qui est exposé au risque qui doit assurer la marchandise. Or la notion de transfert de risques est réglée par l'Incoterm. C'est donc l'Incoterm qui détermine l'opérateur qui a intérêt à assurer la marchandise.

Par exemple, avec l'Incoterm CFR, le transfert de risque a lieu à la mise à bord. Le vendeur doit donc s'assurer jusqu'à la mise à bord alors que l'acheteur s'assure à partir de l'embarquement des marchandises. Avec l'Incoterm EXW, le transfert de risque ayant lieu à l'usine du vendeur, cela implique que l'acheteur doit s'assurer de bout en bout jusqu'à destination, puisque c'est lui qui supporte tous les risques.

Dans le cas d'une vente CIF ou CIP, c'est l'acheteur qui supporte les risques pendant le transport principal, alors que c'est le vendeur qui contracte l'assurance pour le compte de l'acheteur.

Il faut aussi noter que la loi peut intervenir sur la question de l'assurance dans certains pays (Tunisie, Maroc, Djibouti, Nigeria...) en obligeant les importateurs locaux à contracter une assurance localement. Ceux-ci prennent souvent une contre-assurance à l'étranger en plus.

Quelle valeur assurer ?

D'une manière générale, les règles de l'assurance autorisent l'assuré à intégrer le "profit espéré" dans la valeur assurée.

Dans les Incoterms 2010, l'obligation d'assurance n'existe que pour les Incoterms CIF et CIP. Pour les autres incoterms, il n'y a pas d'obligation d'assurance même si les parties ont certainement intérêt à s'assurer à chaque fois qu'ils sont exposés au risque.

Selon les Incoterms 2010 et les UCP 600, en cas de vente CIF ou CIP, par défaut, le vendeur doit assurer la marchandise pour un montant minimum de CIF ou CIP + 10 %. Si l'acheteur désire une valeur assurée plus élevée, il doit l'indiquer dans le contrat.

Quelle garantie contracter ?

Selon les Incoterms 2010, en cas de vente CIF ou CIP, par défaut le vendeur doit assurer la marchandise selon des conditions au minimum conforme aux clauses C des Institute Cargo Clauses Anglaises. Si l'acheteur désire une meilleure assurance, il doit l'indiquer dans le contrat.

2. Les principales polices d'assurance sur facultés

Assurances maritimes	
Avaries communes : règle propre du droit maritime qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un	Police française d'assurances maritimes sur facultés : Garantie "tous risques" qui couvre les avaries communes et les avaries particulières. Garantie "FAP sauf" qui couvre les avaries communes et un certain nombre d'avaries particulières.

résultat utile.

Avaries particulières : ce sont les avaries classiques qui peuvent affecter la marchandise pendant le transport

Garantie "Risques de guerre et assimilés" qui couvre tous les risques inhérents à l'homme (guerre, émeute, piraterie, terrorisme...).

Les polices anglaises :

Institute Cargo Clauses A, B, C

Strikes, Riots and Civil Commotions (SRCC)

Les 2 garanties "tous risques" et "FAP sauf" s'entendent "warehouse to warehouse". Elles commencent dès le départ de la marchandise à l'usine du vendeur et se terminent au plus tard 60 jours après l'arrivée du dernier navire de mer.

Assurance du transport aérien

Garantie "tous risques"

Garantie "accidents caractérisés" (pour un certain nombre de risques majeurs)

Garantie "Risques de guerre et assimilés"

Les 2 premières garanties ci-dessus s'entendent également "warehouse to warehouse". Elles commencent dès le départ de la marchandise à l'usine du vendeur et se terminent au plus tard 15 jours après l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination

Assurance du transport terrestre

Garantie "tous risques"

Garantie "accidents caractérisés"

Garantie "Risques de guerre et assimilés"

Les 2 premières garanties ci-dessus s'entendent "warehouse to warehouse". Elles commencent dès le départ de la marchandise à l'usine du vendeur et se terminent au plus 15 jours après la mise à disposition de la marchandise à destination par le transporteur.

3. Les exclusions de l'assurance

Même en cas d'assurance "tous risques", certains risques sont toujours exclus par l'assurance (liste non exhaustive) :

Exclusions de l'assurance

Faute du chargeur (emballage défectueux, marquage...)

Vice propre de la marchandise (problème inhérent à la nature de la marchandise)

Risques de guerre et assimilés

Préjudices financiers indirects (par ex : manque à gagner de l'acheteur suite à une perte des machines pendant le transport)

4. Que faire en cas de sinistre ?

En cas de sinistre constaté par le réceptionnaire à l'arrivée, un certain nombre de mesures s'imposent sous peine pour l'ayant droit d'être déchu de son droit à indemnisation.

Mesures à prendre

Conserver les recours contre les transporteurs (réserves précises et motivées dans les délais impartis)

Prendre les mesures conservatoires qui s'imposent afin de préserver la marchandise contre tout dommage additionnel

Convoquer le commissaire d'avaries pour constater et évaluer le dommage dans les délais prévus par la garantie d'assurance

5. Le dossier de remboursement

Selon le cas, le dossier de remboursement est à présenter à la compagnie d'assurance, à l'agent ou au courtier.

Lorsque le dossier est complet, la compagnie d'assurance est tenue de procéder au remboursement dans un délai maximum d'un mois à partir de sa réception.

Le dossier de remboursement contient, en général, les documents suivants :

Le dossier de remboursement

L'original du titre de transport (B/L, LTM...)

L'original du certificat d'assurance

La facture commerciale

Le bon de livraison portant les réserves contre le dernier transporteur (les réserves générales n'ont pas de valeur, elles doivent être précises, datées et confirmées le jour même par lettre recommandée)

La lettre confirmant ces réserves au transporteur et les réponses obtenues

Le rapport constatant et chiffrant les dégâts et déterminant les responsabilités (commissaire d'avaries en maritime)