



A PROPOS DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Bien assurer les marchandises contre les risques de perte ou de dégâts pendant le transport constitue sur le plan international un acte responsable entouré d'un certain nombre de précautions. Etre mal assuré ou pire encore ne pas être assuré du tout peut avoir des conséquences simplement catastrophiques tant sur le plan financier que commercial.

De nombreuses polices d'assurance sont à la disposition des entreprises et permettent de couvrir les risques les plus courants (accidents caractérisés ou avaries particulières de type " Fap sauf «) jusqu'aux risques les plus élevés comme les risques de guerre (SRCC = Strikes, riots, civil commotions) ou encore les risques liés à des actes de malveillance (TPND = Theft, pilferage, non-delivery). Pour s'assurer le mieux est de demander à son transporteur de s'en occuper, lequel moyennant le paiement d'une prime (environ 0,5 % de la valeur assurée si vous optez pour du "tous risques») mettra à votre disposition sa propre police d'assurance. Pratiques car traitées au cas par cas ces assurances dites " Tiers chargeur " concernent d'avantage les PME/PMI les dispensant ainsi de toute action envers l'assureur : Le transporteur se charge de constituer le dossier de réclamation ("Claim «) et fait le nécessaire auprès de son assureur. Les grandes entreprises ayant un flux important de marchandises auraient intérêt à souscrire une police globale directement auprès d'un assureur, bénéficiant ainsi de primes réduites. Baptisées " Polices flottantes " ou " Polices d'abonnement " elles sont négociables et reconductibles d'année en année. Le suivi en revanche est interne.

Quoiqu'il en soit ne jamais laisser une marchandise partir sans qu'elle ait été assurée d'une façon ou d'une autre constitue la meilleure garantie d'une logistique sécurisée.

Malgré cette précaution des litiges entre vendeurs et acheteurs, entre chargeurs et transporteurs et même entre assureurs et assurés peuvent "empoisonner" les relations commerciales. La raison essentielle ? Une mauvaise connaissance du comportement à adopter dès la survenance du sinistre : Délais de réclamation dépassés, documents justificatifs manquants, absence de réserves de la part du destinataire des marchandises ou bien encore étendue de l'assurance limitée sont quelques exemples des négligences les plus courantes.

L'objet de cet article est de rappeler quelques règles élémentaires afin d'éviter les litiges liés à la question de l'assurance transport.

1/ Concernant le contrat de vente :

Les incoterms permettent d'identifier non seulement qui du vendeur ou de l'acheteur doit souscrire le contrat de transport principal mais également qui va supporter les risques de ce transport.

Ainsi les sigles de vente au départ EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT font supporter ces risques à l'acheteur quand bien même c'est le vendeur qui souscrit le contrat de transport

(cas du CFR et du CPT). Il appartient donc à l'acheteur de prendre ses dispositions quant à l'assurance. S'il souhaite que la marchandise voyage assurée par les soins du vendeur (lequel facturera la prime et enverra à l'acheteur le certificat d'assurance) il peut toujours négocier un contrat CIF ou CIP.

Les incoterms de vente à l'arrivée DAF, DES, DEQ, DDU, DDP font supporter les risques du transport principal au vendeur, il lui appartient donc de s'assurer quand bien même il n'y est pas obligé vis à vis de l'acheteur...

2/ Concernant le contrat de transport :

Les Cies aériennes, maritimes ou terrestres sont couvertes par des conventions internationales lesquelles ont instauré la notion de présomption de responsabilité du transporteur (jusqu'à preuve du contraire, preuve apportée par le transporteur) De nombreux cas d'exonération de responsabilité existent ayant pour effet de supprimer les indemnités prévues par la convention. De surcroît ces indemnités sont limitées au poids brut de la marchandise !

Des parades sont possibles telles que les déclarations de valeur ou les déclarations d'intérêt à la livraison (indemnités pour retard) mais en tout état de cause il vaut mieux s'assurer ! D'autant que les Cies de transport ne manquent aucune occasion d'émettre des réserves écrites sur tout ce qui pourrait contribuer à dégager leur responsabilité (aspect des marchandises, emballages insuffisants ou douteux, listes de colisages inexacts etc.)

On le comprendra les assureurs n'aiment pas les réserves émises par les transporteurs !

Mais ils aiment les réserves émises par les expéditeurs et les destinataires des marchandises au départ comme à l'arrivée. Malheureusement l'absence de réserves du destinataire constitue à elle seule une cause fréquente de litige avec l'assureur, lequel il faut le comprendre ne pourra se retourner totalement contre le transporteur. Ne nous étonnons donc pas des franchises imposées par ces assureurs ou des remboursements tronqués.

Le problème vient de ce que souvent l'assuré n'est pas le destinataire des marchandises lequel lui-même n'a pas souscrit le contrat de transport (voir les incoterms) ! Le destinataire/acheteur/client se réfugie alors derrière l'argument oh! combien dévastateur : " C'est pas mon problème c'est le problème de mon expéditeur/vendeur/fournisseur...". Et les réserves d'être totalement laissées pour compte.

Voici quelques règles à respecter concernant ces réserves, quelle que soit l'identité commerciale du destinataire (vendeur ou acheteur).

- **Aérien** : Perte partielle ou avarie : lettre recommandée avec AR à la Cie dans les 14 jours calendaires suivant la réception des marchandises.
Retard : dans les 21 jours suivant la mise à disposition.
Ne pas se priver d'émettre ces réserves sur les bons de livraison.
- **Routier** : Dommages apparents : réserves à la livraison sur Bon de livraison + lettre recommandée avec AR immédiatement au transporteur. Dommages non apparents : lettre recommandée avec AR dans les 7 jours suivant la livraison. Retard de livraison : Réserves dans les 21 jours suivant la livraison.

- **Maritime** : Même principe mais dans les 3 jours calendaires suivant la réception des marchandises.

Pour tous : En cas de perte totale ou disparition, exiger du transporteur un certificat de perte dans les 30 jours suivant l'expiration du délai convenu ou à défaut dans les 60 jours de la prise en charge.

* Dans tous les cas de figure, bien garder trace de vos réserves pour que l'assureur puisse éventuellement mettre en jeu la responsabilité du transporteur.

3/ Concernant le contrat d'assurance :

A / Attention à vos dates "butoir»

L'étendue des garanties est en principe limitée de façon suivante :

- Maritime : 60 jours après le déchargement du dernier navire
- Aérien : 15 jours après l'arrivée de l'avion à l'aéroport
- Routier : 15 jours après l'arrivée à destination.

Il est possible néanmoins de négocier avec l'assureur une extension de ces dates.

B / Bien réunir les documents nécessaires à votre réclamation :

1. Facture commerciale
2. Liste de colisage
3. Titre de transport (connaissance maritime, lettres de voiture, LTA etc.)
4. Les réserves prises sur les bons de livraison
5. Les constats d'avarie (le cas échéant)
6. Le certificat d'assurance

C / Ne pas hésiter si les choses traînent (les assureurs bénéficient de la prescription au bout de deux ans) de faire une citation en justice auprès du tribunal compétent (en principe le TGI).

Gageons qu'avec ces quelques recommandations vos marchandises seront traitées avec un maximum d'attention ! Il n'y a pas meilleur argument de vente qu'une marchandise bien emballée, bien transportée et...bien assurée !

Patrick Naggiar ©