MT
0,2
17

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
B. P. 1575 YAOUNDE
Promotion 1982-1984

ASSURANCE MARITIME TRANSPORT COMPLEMENTAIRE DES MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE

Mémoire de Fin d'Etudes
en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES

Présenté par :
M. MAïPOUROU Samson
Etudiant 6eme Promotion 1982-1984
Cycle Supérieur de l'Institut
International des Assurances
Session de Juin 1984

Sous la Direction de :
M. TAKAM Gabriel
Chef de Département Maritime
et Transports
SOCAR

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
B. P. 1575 YAOUNDE
Promotion 1982-1984

ASSURANCE MARITIME TRANSPORT COMPLEMENTAIRE DES MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE

Mémoire de Fin d'Etudes
en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES

Présenté par :
M. MAïPOUROU Samson
Etudiant 6ème Promotion 1982-1984
Cycle Supérieur de l'Institut
International des Assurances
Session de Juin 1984

Sous la Direction de :
M. TAKAM Gabriel
Chef de Département Maritime
et Transports
SOCAR

L'ASSURANCE MARITIME (TRANSPORT COMPLEMENTAIRE DES MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE).

-o-o-o-o-o-o-o-

L A N

-o-o-o-

Pages

INTRODUCTION..... 1

TITRE I : LES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES ET LEUR RESPONSABILITE.

CHAPITRE I : LES DIVERS TYPES DE TRANSPORTS..... 4

Section 1 : Les différentes catégories de transporteurs..... 4

§.1. Le Transporteur pour propre compte 4

§.2. Le Transporteur Public de marchandises..... 5

Section 2 : Organisation des Trasnsporteurs Publics de Marchandises en Centrafrique..... 5

§.1. Décret approuvant les statuts des "C.CAC"..... 6

§.2. Les objectifs du "C.CAC"..... 6

Section 3 : Les principaux Auxiliaires de Transport..... 7

§.1. Le Commissionnaire de transport..... 7

§.2. Le Transitaire..... 7

CHAPITRE II : RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR TERRESTRE..... 7

Section 1 : Responsabilité du Voiturier..... 7

§.1. L'obligation du voiturier..... 8

§.2. L'Expertise de l'article 106 du Code de Commerce. 8

../..

Pages

Section 2 : Clauses exonoratoires de responsabilité..... 9

§.1. Les événements de force majeure..... 9

§.2. Les effets de la guerre..... 9

§.3. Le fait d'un Tiers..... 10

§.4. Le fait de l'Expéditeur..... 10

§.5. Le vice propre de la chose..... 10

§.6. Déchets de route..... 10

Section 3 : Les conditions et limites de la responsabilité du Chemin de Fer du Cameroun. 11

§.1. Déclaration d'expédition..... 11

§.2. Les limites de responsabilités du Chemin de Fer..... 12

§.3. Clauses exonoratoires de responsabilité ferroviaire..... 12

§.4. Le vide juridique en matière de responsabilité des transporteurs par terre en Centrafrique..... 13

TITRE II : LES GARANTIES ACCORDEES PAR LES ASSUREURS POUR LES TRANSPORTEURS.

CHAPITRE I : LES ASSURANCES DE MARCHANDISES..... 15

Section 1 : Les garanties offertes par les Assureurs..... 15

§.1. L'assurance "Accidents Caractérisés".....16

§.2. Assurance "Tous Risques"..... 17

Section 2 : Les polices en Assurances Terrestres.... 18

§.1. La police au voyage..... 18

§.2. La police à Alimenter..... 18

§.3. La police d'Abonnement ou "Police Flottante".19

§.4. La police "Tiers chargeurs"..... 19

../..

Pages

Section 3 : La prime d'Assurance..... 19

§.1. Les éléments intervenants dans la détermination de la prime..... 20

§.2. Les différents modes de détermination de la prime..... 20

CHAPITRE II : LES SINISTRES ET LEUR REGLEMENT..... 21

Section 1 : Les obligations de l'assuré en cas de dommage..... 22

§.1. Déclaration du siniste..... 21

§.2. Mesures conservatoires de recours..... 22

Section 2 : Conditions de l'assureur pour le règlement du sinistre..... 23

§.1. Documents constitutifs du dossier de réclamation..... 23

§.2. Principe de détermination de l'indemnité..... 23

§.3. Subrogation et recours..... 24

CONCLUSION 26

BIBLIOGRAPHIE Sélective..... 29

ASSURANCE MARITIME (TRANSPORT COMPLEMENTAIRE DES MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE).

-o-o-o-o-o-

I N T R O D U C T I O N

L'assurance dans un pays donné, reste tributaire de son développement économique. Il n'est donc pas étonnant que le secteur des assurances dans un pays comme le Centrafrique, soit à l'image de sa situation économique.

Ainsi la faiblesse du secteur des assurances et principalement la branche transport, trouve son origine dans l'enclavement du territoire Centrafricain.

Il serait nécessaire de situer dans l'espace, ce pays par rapport à ses voisins.

A/ L'IMPACT DU TRANSPORT DU PAYS AVEC L'EXTERIEUR

Situé au coeur de l'Afrique, la République Centrafricaine est un pays continental, dépourvu de débouchés directs sur la mer.

Elle est limitée au Sud par le Congo et le Zaïre ;

Au Nord par le Tchad, à l'Est par le Soudan et à l'Ouest par le Cameroun.

Ainsi, toutes ses opérations de commerce extérieur s'effectuent en transitant par ses pays voisins. Notamment par le Congo, sur le fleuve "Oubangui", qui est souvent caractérisé par sa navigabilité saisonnière. La masse de ses transactions s'effectue par voie de terre avec le Cameroun jusqu'au port de Douala par la coordination Rail-Route (import), et Route-Rail-Mer (export) (Douala - Ngaounderé - Bangui et Douala).

Ainsi, il serait donc intéressant d'analyser l'importance qu'offre ces transports complémentaires pour le pays à l'import et l'export.

../..

B/ IMPORTANCE DE L'ETUDE DE L'ASSURANCE DES TRANSPORTS COMPLEMENTAIRES

Les transports sont les actions par lesquelles se trouvent organisés les déplacements des hommes et des biens. Le transport est une affaire des professionnels et suppose l'emploi d'engins et de moyens de transport fabriqués à cette fin.

Dans mon exposé, je ne vais pas évoquer tous les modes de transports. Mais, je me limiterais aux transports des marchandises par terre.

Il convient donc, à la lumière des choses que, toute opération de production débouche sur une distribution qui engendre nécessairement toutes opérations de transport.

Ces actes économiques sont l'effet de deux séries juridiques :

- une série de vente ou d'achat,
- une série de transport.

Les transports rapprochant les économies complémentaires. Il n'y a pas d'échange sans une diversification de productions, sans une division qui fait produire à chaque nation ou chaque province ce qu'elle est le mieux apte à produire.

L'importance qu'offre l'analyse du transport complémentaire de marchandises par voie terrestre pour la R.C.A. relève de deux facteurs :

- d'une part, du développement du transport routier et la coordination Rail-Route avec le Cameroun ;
- d'autre part, de la méfiance des exportateurs Européens qui, assurent les marchandises seulement jusqu'au port de débarquement (soit à Pointe-Noire au Congo, ou soit à Douala au Cameroun) ainsi pour le reste du trajet à destination de Bangui, ces marchandises voyageront au risque du destinataire. Alors, pour se protéger contre les éventuels aléas de route, ces derniers sont obligés de souscrire une nouvelle assurance pour ce transport complémentaire.

../..

Tout cela amène à s'interroger dans un premier temps,

- sur les divers types de transporteurs, et leur responsabilité,
- dans un deuxième temps, à étudier les garanties accordées par les assureurs à ces transporteurs.

Enfin, il ne serait pas superflu à travers l'effort de reflexion ainsi engagé, de jeter en conclusion, un regard sur les limites de ce phénomène.

TITRE I : LES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES ET LEUR RESPONSABILITE

-=-=-=-=-

Les Assureurs transports ne garantissement les marchandises que pendant le temps où elles se trouvent sous la garde juridique d'un tiers (transporteur, commissionnaire de transport etc.).
Ainsi, il serait nécessaire de définir les divers types de transports et leur responsabilité.

CHAPITRE I : LES DIVERS TYPES DE TRANSPORTS

Le développement du transport dépend de celui de l'économie générale du pays. Mais il ne faut pas toutefois qu'il soit effectué, comme dans certains cas, dans des conditions anarchiques.

L'usager n'aura alors aucune garantie de livraison.

De nombreux textes naissent périodiquement, ce qui complique naturellement la tâche d'une profession et ses rapports avec sa clientèle.

Nous retiendrons en conséquence que les dispositions fondamentales, suceptibles d'intérésser le transporteur routier et les différents auxiliaires qui en font partie.

SECTION 1 : LES DIFFERENTES CATEGORIES DE TRANSPORTEURS

§.1. Le transporteur pour propre compte

Il a l'habilité d'effectuer le transport de marchandises par route. Son activité est reglementée tant dans ses rapports avec l'Administration, qu'avec les transporteurs en général.

../..

Ces rapports exigent 3 conditions :

1°/- il doit être propriétaire du véhicule, ou l'avoir à sa disposition exclussive par location ;

2°/- il doit être propriétaire des marchandises ou avoir reçu mission de les vendre ou de les transporter ;

3°/- le transport ne doit pas être secondaire à son activité, mais le complément de son activité principale.

Ainsi, les intermédiaires de commerce, le réprésentant, le concessionnaire de marque sont considérés comme transporteurs pour propre compte.(1)

§.2. Le Transporteur Public de marchandises

En France et dans nombreux pays de la CICA, des Arrêtés administratifs imposent à chaque entreprise, désirant effectuer du transport de marchandises pour le compte de Tiers, d'être inscrite sur un Registre des Transporteurs Routiers.

Pour cette inscription, le demandeur doit justifier d'une aptitude professionnelle sanctionnée d'une "Attestation de Capacité", appelée communément "Transporteur Public de Marchandises" ou Camionneur en République Centrafricaine, un décret présidentiel a approuvé les statuts d'organisation des "Chargeurs Centrafricains",réunis dans un Conseil national dénommé "C.CA.C" dont nous allons essayer de donner les grandes orientations.

SECTION 2 : ORGANISATION DES TRANSPORTEURS PUBLICS DE MARCHANDISES EN CENTRAFRIQUE

Soucieux d'assainir le secteur des transports des marchandises, une organisation rationnelle des Transporteurs Centrafricains a été créée et le Gouvernement a été amené à prendre certaines mesures, afin de rendre obligatoire l'Assurance des marchandises à l'importation et à approuver les statuts d'Organisation des Chargeurs Centrafricaines réunis.

../..

(1) Pierre BODET (Transport de Marchandises par camion. PP. 21-22.

§.1. Décret approuvant les statuts du "C.CAC"

Le Conseil Centrafricain des chargeurs, en abregé (C.CA.C), créé par Ordonnance n° 79/022 du 23 mars 1979, est un organisme public, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Il est placé sous la tutelle du Ministre chargé des Transports.

Ainsi, le Décret n° 82/138 du 6 mars 1982, à approuver ce statut dont les objectifs sont définis comme suit :

§.2. Les Objectifs du "C.CAC".

Cet organisme de caractère public a pour objectifs :

1°/- La centralisation et le groupage de toutes les cargaisons à l'importation et à l'exportation ;

2°/- La négociation des conditions de transport avec tous les opérateurs de la chaîne de transport ;

3°/- La négociation et la régularisation des taux de frêt terrestres, aériens, fluviaux et maritimes, ainsi que tous les autres coûts de transports connexes ;

4°/- L'Administration et les Organismes compétents :
(Agence Centrafricaine de Communication Fluviale (A.C.C.F), Chambre de Commerce, Mine et Artisanat), collaborent à la négociation des conditions des entrepôts Centrafricains situés dans les ports maritimes ;

5°/ La réalisation de toutes actions concourant à la promotion du secteur maritime ainsi qu'à l'amélioration de la chaîne de transport Centrafricain en liaison avec les services publics et organismes compétents.

../..

SECTION 3 : LES PRINCIPAUX AUXILIAIRES DE TRANSPORT TERRESTRE

§.1. Le commissionnaire de Transport

Le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant.

Il se charge d'un transport par terre ou par eau. Il est tenu d'inscrire sur son livre-journal, la déclaration de la nature et de la qualité des marchandises et, s'il en est requis, de leur valeur.

Spécificité du commissionnaire :

- Il fixe le prix de son intervention au lieu d'être remunéré au pourcentage,
- Son rôle et le mandat qu'il a reçu sont précis :
  . faire acheminer une marchandise d'un point à un autre.

§.2. Le transitaire

Il est tout d'abord un mandataire, mais titulaire d'une licence de commissionnaire de transports. Ce qui lui permet d'une part, d'exécuter les instructions de son client et, d'autre part, de prendre des initiatives personnelles dans le cadre de ses responsabilités.

CHAPITRE II : RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR TERRESTRE

SECTION 1 : RESPONSABILITE DU VOITURIER

Il ne serait question dans cette section que de la responsabilité du voiturier sous l'angle du contrat de transport. C'est-à-dire de la responsabilité contractuelle du voiturier comme gardien de la chose qu'il a reçue, énoncée par l'article 103 du Code de Commerce.

../..

§.1. L'obligation du voiturier (Art. 103 du Code de Commerce)

"Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle".

Ainsi, les articles 104 et 105 limitent la responsabilité du voiturier.

L'article 104 l'exonore du retard en cas de force majeure. Mais l'extinction de responsabilité du transporteur à l'égard de ses débiteurs est stipulée à l'article 105 du Code de Commerce en ces termes :

> "La réception des objects transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les 3 jours, non compris les jours fériés qui suivent celui de la réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée".

Mais si une demande d'expertise, en application de l'article 106 est formulée, elle vaudra protestation.

§.2. L'expertise de l'article 106 du Code de Commerce

Au fait, l'article 105 se limite seulement à la réception des objets pour éteindre la responsabilité du voiturier au détriment du destinataire qui peut, bien entendu, à la réception faire constater l'état avarié des objets qui lui sont livrés.

La protestation dans le délai convenu de 3 jours pourrait entraîner une procédure judiciaire assez longue.

Seule l'expertise judiciaire peut être opposable à une partie non représentée à condition qu'elle y ait été convoquée.

Ce texte prévoit qu'en cas d'incident survenu à l'occasion du contrat de transport, les marchandises peuvent être soumises à une expertise, transportées dans un dépôt public et même vendues. (1)

../..

(1) J.P. MANGIN (Transports et Assurances P. 155)

Cependant, certains arrêts considèrent que l'objet de l'article 106 est non seulement de faire préciser la responsabilité du transporteur, mais encore de sauvegarder les droits éventuels de tous les intéressés.

En outre, la loi a prévu à l'article 108 du Code de commerce que :

"Les actions pour avaries, pertes, et retards auxquels peut donner lieu le contrat de transport sont prescrites dans un délai d'un an, sans préjudice de cas de fraude ou d'infidélité".

Le transporteur par terre et par eau est tenu de réparer les suites dommageables de sa faute établie qu'elle que soit la gravité. Il ne peut prétendre se libérer en évoquant une hypothèse séduisante, mais il doit prouver la cause étrangère de l'effet dommageable.

SECTION 2 : CLAUSES EXONORATOIRES DE RESPONSABILITE

Même l'article 1784 du Code Civil décidait que :

" Les voituriers par terre étaient responsables de la perte et des avaries des choses qui leur étaient confiées, à moins de prouver qu'elles n'aient été perdues ou avariées par force majeure".

La même solution a été reprise par les articles 103 et 104 du Code de Commerce. On constate que tout se ramène à cette notion de cause étrangère Il vaudrait mieux donner une énumération description de ces "causes étrangères".

§.1. Les événements de force majeure

Ils libèrent le débiteur, quand ils affectent les traits de force majeure. Ce sera le cas de la tempête, d'un vent d'une exceptionnelle gravité etc...

§.2. Les effets de la guerre

L'état de guerre par lui-même n'est pas libératoire, car il n'est pas cause du dommage.

Il faut s'interroger sur la portée des événements de guerre et se demander, si pour le transporteur, l'événement qui a causé le dommage est bien imprévisible et insurmontable.

../..

§.3. Le fait d'un tiers

On applique le cas de la force majeure. "Que le voiturier ait eu la main forcée par le fait anonyme et collectif des hommes (pillage), ou par le fait de quelques individus déterminés, sa situation est la même".(1)

Il s'agit d'apprécier sa conduite et de rechercher si ce fait ne lui est pas imputable.

§.4. Le fait de l'expéditeur

La faute de l'expéditeur consisterait par exemple en :

- un défaut d'emballage,
- ou un mauvais marquage de colis.

§.5. Le vice propre de la chose

Il libère le transporteur suivant l'articl 103 al. 5 du Code de commerce.

En effet, une perte ou avarie est due au seul vice de la chose, quand elle a été provoquée par sa nature intrésèque, sans intervention du Voiturier.

§.6. Déchets de la route

On appelle ainsi les pertes de poids ou de voulume qui, suivant la nature des produits, sont considérés comme normales et ne peuvent engager la responsabilité du transporteur.

Une certaine tolérance en pourcentage est toujours déterminé à l'avance pour les marchandises sujettes à déchet de route.

../..

(1) R. RODIERE (Droits des Transports Terrestres P. 246).

SECTION 3 : LES CONDITIONS ET LES LIMITES DE LA RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER DU CAMEROUN

§.1. Déclaration d'expédition

La Régie du Chemin de fer du Cameroun exige, qu'avant tout envoi de marchandises dont la responsabilité lui incomberait en cas de dommages survenus à ces objets expédiés, une déclaration d'un modèle spécial, dotée et signée par l'expéditeur.

Cette déclaration comporte :

a) Les noms et adresses de l'expéditeur, du destinataire ;

- les indications portant sur la nature et caractéristiques des marchandises à transporter
- le montant de la valeur déclarée
- la mention "cadenasé ou plombé" par l'expéditeur.

b) En outre, pour les marchandises soumises aux droits de régie ou de douane et pour les transports pour lesquels des pièces administratives sont prescrites, l'expéditeur doit fournir au chemin de fer :

- les pièces et renseignements nécessaires pour éviter tout retard ou empêchement dans le transport.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si ces pièces ou renseignements sont exacts et suffisants.

Enfin, toute expédition est constatée par l'établissement, par les soins de la Régie, de deux récépissés.

Ces récépissés doivent énoncer le numéro et la date de l'expédition ainsi que la description des marchandises et la désignation des tiers intéressés dans le contrat.

Il est à noter que toute fraude constatée dans la déclaration d'expédition donne lieu à l'application d'une triple taxe sur les colis pour lesquels la fraude existe, sans préjudice des conséquences de droit.

../..

§.2. Les limites de responsabilité du Chemin de fer

a) Pour les envois ayant fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnité à verser par le Chemin de Fer pour la réparation du dommage matériel résultant de la perte ou de l'avarie ne peut excèder la somme déclarée.

b) Pour les envois n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnité ne peut excéder pour la partie perdue ou avariée :

1/ le maximum particulier prévu par le tarif appliqué ;

2/ 500 Francs par kilogramme lorsque le tarif appliqué ne prévoit pas de maximum particulier.

c) Creux et déchets de route.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature ou de leur conditionnement, subissent des creux ou déchets de route en cours de transport, les réclamations basées sur les différences de poids à l'arrivée ne sont examinées que si elles sont supérieures au pourcentage des déchets admis par le Chemin de Fer, par suite de coulage, dessication, tamisage ou tout autre cause.(1)

d) Pour les wagons plombés ou cadenasés par les expéditeurs :

- la responsabilité du Chemin de Fer est entièrement dégagée par la remise de ces wagons aux destinataires avec leurs plombs ou cadenas intacts.

Ainsi, la responsabilité du transporteur ferroviaire est assortie de certaines clauses d'irrécevabilité en cas d'avaries survenues aux marchandises.

§.3. Clauses exonoratoires de responsabilité ferroviaire

Le Chemin de Fer ne répond pas :

1°/- De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des lassitudes laissées aux expéditeurs par les conditions des différents tarifs, sont

../..

(1) Régie de Chemin de Fer (Chap. III, Article 24).

transportées en wagons découverts, même bâchés par l'expéditeur, et en tant que l'avarie résulte du danger inhérent à ce mode de transport, notamment de l'insuffisance de protection du chargement ;

2°/- De l'avarie survenue aux marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire en tant que dommage résulte, soit des risques inhérents à ces opérations, soit d'un arrivage défectueux ;

3°/- Des dommages aux objets remis en vrac ou sous emballage défectueux, ou de l'état défectueux de ces derniers ;

4°/- Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages consécutifs aux marchandises transportées, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées à se perdre en tout ou en partie, ou à être avariées à la suite de bris, mouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage, dessication, déperdition, fermentation etc.. ;

5°/- En outre, le transporteur ferroviaire n'admet pas les réclamations de la mortalité des animaux en cours de transport.

En conclusion, la responsabilité du chemin de fer est écartée lorsque l'avarie ou la perte de la marchandise est imputable au vice propre de la marchandise, à la faute de l'expéditeur, ou en cas de force majeure, sans que celui-ci soit tenu de faire constater l'événement au moment où il se produit.

§.4. Le vide juridique en matière de responsabilité des transporteurs par terre en Centrafrique

A notre connaissance, aucun texte réglementaire ne traite de la responsabilité des transporteurs terrestres regroupés au sein du Conseil des Chargeurs Centrafricains.

Il convient de signaler que l'Ordonnance créant ce Conseil est resté muet sur ce point.

Si les Pouvoirs Publics n'y ont pas pensé sitôt, il serait souhaitable que le Conseil lui-même fasse une proposition de textes qu'il la soumette aux Autorités compétentes pour en débattre.

../..

Ce vide juridique est préjudiciable aux Assureurs Centrafricains et Européens qui, dans l'impossibilité d'exercer leur recours, faute de non limitation de responsabilité des camionneurs centrafricains, tentent de limiter leurs garanties à l'import et export, "jusqu'au, ou à partir", du port de Douala.

TITRE II : LES GARANTIES ACCORDEES PAR LES ASSUREURS POUR LE TRANSPORTEUR

-=-=-=-=-

L'étude des activités et conditions de la responsabilité du transporteur, nous a montré que ce n'est pas sans raison que la législation sur la coordination des transports avait, dans certains pays, fait obligation aux transporteurs routiers, de s'assurer contre les risques de responsabilité civile afférents à la circulation des véhicules qu'ils utilisent.

Toutefois, les garanties offertes par les assureurs sont beaucoup plus nombreuses et complètes que celles exigées par la législation.

CHAPITRE I : LES ASSURANCES DE MARCHANDISES

Les opérations d'assurance transport regroupent :

- l'assurance des marchandises transportées par voies terestre , maritime, fluviale et aérienne.

L'objet de notre étude portera uniquement sur l'assurance des marchandises par voies de terre, pour la bonne raison que, pour la RCA, le risque transport terrestre est plus dangereux que le transport maritime.

SECTION 1 : LES GARANTIES OFFERTES PAR LES ASSUREURS

Nonobstant les garanties facultatives offertes par les assureurs, le Gouvernement Centrafricain a rendu obligatoire, sur toute l'étendue du territoire, la souscription d'une police d'assurance à l'importation auprès des organismes et sociétés d'assurances, agréés et opérant en Centrafrique.

../..

L'article 3 du présent décret n° 82/052 du 2 Août 1983, confère le contrôle et le respect de cette disposition aux services de douanes en ces termes :

"Les services de Douanes subordonneront le retrait des marchandises des entrepôts, ou leurs passages aux postes frontières de la République Centrafricaine, à la présentation d'un Certificat souscrit localement et couvrant la totalité des marchandises".

Cette obligation n'a pas précisé quelle garantie souscrire par les importateurs. Aussi analyserons-nous diverses garanties offertes aux transporteurs terrestres.

§.1. L'Assurance "Accidents caractérisés".

La garantie "Accidents Caractérisés", couvre tous les dommages subis par les marchandises, à la suite d'un événement en cours de transport.

Les événements couverts sont limitativement énumérés dans les conditions générales et particulières de la Police d'Assurance.

Suivant la Police d'Assurance sur marchandises transportées sur la voie publique, diffusée par l'Entreprise d'Etat d'Assurance et de Réassurance (SIRIRI) en République Centrafricaine, les accidents de route caractérisés couvrent les événements suivants :

" a) L'incendie et l'explosion

- la foudre, la trombe, le cyclone, le tremblement de terre, l'éboulement du terrain, l'écroulement d'ouvrage ou de bâtiment, chute d'arbre, de constructions, d'installations, de rochers sur le véhicule ou sur le chargement ;

b) Inondation ou débordement de fleuve ou rivière, chute et renversement sur la route ou dans les fossés, ravins et précipices ; collision, rupture d'essieu, bris de direction, de châsis ou de roues ;

- éclatement de pneumatiques ; rupture subite de frein ou d'attelage ainsi que tous les vols consécutifs aux marchandises en cours de transport".

../..

- Il convient donc de constater que la Police d'Assurance de marchandises transportées par voie de terre en Centrafrique est plus adaptée aux réalités du transport dans le pays, eu égard aux nombreux risques et difficultés que causent l'état des routes en saison de pluies, et de la distance parcourir par terre jusqu'au port d'embarquement ou de débarquement.

Toutefois, les risques exclus sont les exclusions d'ordre général telles que : les risques de guerre, de grèves ou de lock-out ; les effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur etc...

La garantie "Accidents caractérisés", ne couvre pas non plus les préjudices indirects qui sont les conséquences des retards dans l'expédition dans l'arrivée des marchandises assurées :

- De différence de cours, des prohibitions d'exportation ou d'importation ainsi que les frais de séjour en magasin.

La deuxième formule de garantie offerte par les assureurs semble être la meilleure dans son appellation "Tous Risques", mais est-elle favorable aux transporteurs Centrafricains ?

§.2. Assurance "TOUS RISQUES"

La "Tous Risques" couvre les dommages et pertes matériels ou vol subis par les marchandises transportées, tant à bord du véhicule qu'au cours des opérations de chargement et de déchargement.

Cependant, l'expression "Tous Risques" mérite que l'on émette des réserves, car il y a dans la police, des risques qui sont exclus de façon formelle.

- En Centrafrique, les Assureurs couvrent rarement en "Tous Risques" compte tenu de mauvais état des routes, de nombreuses manutentions des marchandises et, des difficultés à exercer des recours contre les transporteur routiers.

Certaines marchandises sont exclues des garanties dans tous les cas

- Bijoux, monnaies, billets de banque, titres et valeurs de toute espèce.

../..

D'autres ne peuvent être couvertes que moyennant une surprime à payer :

- fourrures, objets d'arts, objets de collection, animaux vivants, marchandises dangereuses, denrées et produits alimentaires périssables.

L'inconvénient de la garantie "Tous Risques" est qu'elle est assortie d'une franchise, alors qu'en "Accidents caractérisés", le règlement est fait en valeur d'assurance, sans déduction de franchise.

SECTION 2 : LES POLICES EN ASSURANCES TERRESTRES

Pour adapter l'assurance aux besoins de l'assuré, non seulement on doit déterminer le mode d'assurance convenable, mais il faut lui appliquer la police qui répond le mieux à sa préoccupation.

De même qu'en maritimes, les Assureurs mettent à la disposition des assurés terrestres, les mêmes polices qui sont :

- la police au voyage ;
- la police à alimenter ;
- la police d'abonnement ;
- la police "Tiers chargeurs".

§.1. La police au voyage

Elle se définit comme une police faite pour un seul voyage (ou des expéditions isolées, ou au coup par coup).

- L'objet du risque est nettement déterminé, et la prime est calculée sur la base d'un taux Ad valorem.

§.2. La police à Alimenter

C'est une police conclue à l'avance pour une durée indéterminée, valable jusqu'à concurrence d'une somme totale fixée. On l'appelle aussi, "la police à éteindre".

../..

§.3. La police d'Abonnement ou "Police Flottante"

L'assuré s'engage à déclarer en Aliment à sa police toutes les expéditions pour lesquelles les risques de transports sont à sa charge. (Achat FOB), ou pour lesquelles il a mandat d'assurer pour compte de qui il appartiendra (Vente C.A.F).

- L'assuré peut souscrire plusieurs polices à application obligatoire dès l'instant que les trafics applicables à chacune d'elles, ou la nature des produits à assurer sont bien précisés.

Cette police convient aux commerçants et industriels qui font fréquemment des importations et des exportations de marchandises.

§.4. La police "Tiers chargeurs".

C'est une police à application facultative. Elle est souscrite par les transporteurs et auxiliaires de transports auprès des Assureurs, par une police d'abonnement destinée à couvrir toutes les marchandises qui leur sont confiées avec pouvoir de les assurer.

- Après avoir présenté les différents types de polices, il me semble utile d'étudier le principe de la détermination de la prime d'assurance

SECTION 3 : LA PRIME D'ASSURANCE

L'assurance transport est une branche qui ne connait pas en principe une tarification préétablie, ce qui lui confère un caractère commercial.

Le tarif varie selon l'entendement de l'Agent souscripteur.

Généralement, la Compagnie tient une statistique périodique sur chaque assuré, et la prime appliquée va varier au regard de ses résultats techniques obtenus. Ces résultats peuvent être ajustés en hausse ou en baisse suivant le cas souhaité.

../..

§.1. Les éléments intervenant dans la détermination de la Prime

Certains éléments objectifs permettent de déterminer le montant de la prime à appliquer :

a)- la nature de la marchandise, son emballage. On doit déterminer aussi si la marchandise est fragile ou pas ; liquide../.

b)- le voyage assuré ; le parcours est long ou court ; la voie est-elle praticable ?

c)- le véhicule utilisé pour le transport et les conditions de voyage. C'est-à-dire la garantie sollicitée.

§.2. Les différents modes de détermination de la prime

Jusqu'à présent, les garanties d'assurance que nous avons étudié ressortent de l'assurance "facultés terrestre", qui est la manière indirecte de couvrir la responsabilité professionnelle du Chargeur ou du Commissionnaire terrestre, et dont les primes sont préétablies par l'Agent souscripteur.

Mais pour les primes de garanties dommages aux marchandises transportées par le cammionneur pour propre compte, elles s'établissement annuellement et se scindent en branches :

- la prime forfaitaire pour le transporteur simple,
- la prime au chiffre d'affaires pour les transporteurs commerçants ou industriels.

a)- La prime forfaitaire

Il y a un document conçu par l'Assureur, et qui comporte les primes nettes correspondant, chacune à sa valeur d'assurance.

- Lorsque la prime est calculée à forfait, seules les marchandises transportées dans les véhicules désignés aux conditions particulière sont garanties.

../..

b)- Prime au "chiffre d'affaires"

Il arrive que la prime soit estimée en raison du chiffre d'affaires. On distingue deux sortes de primes :

1- une prime provisionnelle

2- une prime provisionnelle minimum.

Dans le premier cas, lorsque la prime déjà perçue est supérieure à la prime réelle, l'excédent de prime est ristourné à l'assuré.

Dans le second cas, on procède à un ajustement de la prime.

- Lorsque la prime est calculée d'après le "chiffre d'affaires, les marchandises transportées dans tous les véhicules utilisés dans le cadre de l'activité assurée sont automatiquement garanties sans que l'assuré ait besoin de déclarer les modification du parc.

Toutefois, l'assuré est tenu de déclarer dans les 15 jours qui suivent la fin de la période, à l'assureur le montant du chiffre d'affaire réalisé.

CHAPITRE II : LES SINISTRES ET LEUR REGLEMENT

Le sinistre est la réalisation du risque prévu au contrat et de nature à entraîner la garantie des Assureurs. Que doit faire l'assuré en cas de dommage pour prétendre à l'indemnité ?

SECTION 1 : LES OBLIGATIONS DE L'ASSURE EN CAS DE DOMMAGE

§.1. Déclaration du sinistre

Suivant l'imprimé du 1er Mars 1969, de la Police Française en matière d'assurance des marchandises transportées par voie de terre, qui stipule en son article 12 que :

../..

"En cas de sinistre suceptible de mettre en cause la garantie du contrat, l'assuré est tenu, sous peine de déchéance, de donner avis au siège de l'Assureur ou à l'Agent de celui-ci auprès duquel le contrat a été souscrit, des dommages et pertes dès qu'il a eu connaissance et, au plus tard dans les vingt-quatre heures en cas de vol, et dans les cinq jours dans tous les autres cas".

En outre, l'assuré est tenu, suivant le même texte,

- de prendre toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation, pour protéger les biens assurés, ou limiter les dommages dont ils sont atteints ;

- De plus, il doit réquérir l'intervention du commissaire d'avaries dans un bref délai, au plus tard dans une quinzaine de jours;

- Enfin, l'assuré doit conserver tous les droits de recours contre les transporteurs et/ou tous les tiers responsables.

§.2. Mesures conservatoires des recours

L'assuré doit se conformer aux lois, usage et règlements qui sont variables suivant les pays. Mais en règle générale :

1)- En cas de dommages apparents :

- Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison, des réserves précises en mentionnant les marques, numéros, nombres et poids des colis litigeux ;

- Confirmer ces réserves par lettre recommandée dans les 3 jours qui suivent la livraison.

2)- En cas de dommages non apparents découverts après livraison

- Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries ;

- Expédier sans délai une lettre de réserve recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés.

../..

3)- Dans tous les cas

- Convoquer à l'expertise au besoin, par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable, et en cas de refus de leur part, de s'y faire représenter, provoquer une expertise judiciaire si les dommages sont importants.

4)- Interrompre la prescription annale de l'article 108 du Code de commerce à l'égard du transporteur ou autre tiers responsable si les dossiers complets de réclamation ne sont pas rémis aux assureurs, au plus tard, un mois avant l'échéance de cette prescription.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'ASSUREUR POUR LE REGLEMENT DU SINISTRE

§.1. Documents constitutifs du dossier de réclamation

- En cas de dommages, le dossier de réclamation doit comporter un certain nombre de pièces justificatives telles que :

. Certificat d'assurance original,
. Copies de factures d'origines de la marchandise et des frais divers engagés,
. Titre de transport original (lettre de voiture,connaissement),
. Certificat du Commissaire d'avaries,
. L'attestation de non-livraison délivrée par le tiers présumé responsable, pour les colis non livrés.

§.2. Principe de détermination de l'indemnité

Le remboursement se fait sur la base de la valeur d'assurance et non de la valeur réelle.

- Dans le cas où il y a manquant, pertes d'articles ou de quantités, le règlement se fait sur la base unitaire d'assurance de ces objets assurés.

../..

- Les avaries pour lesquelles le Commissaire accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge des Assureurs est obtenu en appliquant le taux de dépréciation à la valeur d'assurance de l'objet avarié.

- Si toutefois, l'assuré établit que la valeur réelle des marchandises assurées majorée de 20 %, est inférieure à la valeur au lieu de destination du voyage assuré, la valeur d'indemnisation est fixée au montant de la valeur à destination, sans aucune majoration.

- Lorsque les marchandises ont été vendues par l'assuré, l'indemnité est égale à la valeur d'assurance, moins le prix de vente.

- Si en cas de sinistre, la valeur totale des marchandises transportées est supérieure à la garantie nominale indiquée pour le véhicule aux conditions particulières, l'assuré reste son propre assureur pour l'excédent. La compagnie règle le dommage qu'au prorata de la somme assurée.

- Les indemnités à la charge de la compagnie sont payées au comptant à l'assuré, dans un délai maximum de 30 jours, après la remise complète des pièces justificatives.(1)

§.1. Subrogation et Recours

L'Assureur est subrogé, dans les termes de l'article 36 de la la loi du 13 Juillet 1930, jusqu'à concurrence de l'indemnité payée, dans les droits et actions de l'assuré contre tout responsable du sinistre.

Si, par la faute de l'assuré, l'assureur ne peut exercer son recours, l'indemnité est réduite à concurrence du préjudice ainsi subi.(2)

../..

---

(1) DAVANNE : Cours d'Assurance Maritime et Transports.(6e Promotion 1982 - 1984)

(2) Pierre BOUET : Transport de marchandises par camion et son Assurance (P. 167).

Nécessité de Recours

L'exercice de recours contre les tiers responsables, des avaries et manquants subis par les marchandises transportées, aboutit à réduire la charge nette de sinistre que supporte l'assureur et, par voie de conséquence, limite le coût de l'assurance.

Ce coût est l'un des éléments du prix de revient à destination des marchandises.

- En Centrafrique, les transporteurs terrestres connaissent un certain nombre de difficultés, en majeure partie :

. par le problème du manque des législations routières, fixant la responsabilité des camionneurs ;

. le mauvais état des infrastructures routières entre le Cameroun et la Centrafrique ;

. l'insolvabilité de certains transporteurs publics de marchandises.

Ce qui aurait entraîné la récrudescente des Assureurs de limiter leurs garanties aux marchandises à l'importation, jusqu'à la destination finale de Bangui.

Mais l'intervention assez récente du Gouvernement Centrafricain, qui a instauré l'obligation d'assurance à l'importation pourrait sans doute, favoriser à l'avenir, d'amener les Assureurs à accorder leurs garanties complètes.

// ONCLUSION

-=-=-=-=-=-=-

Dans notre exposé, nous avons essayé, non seulement de montrer la place du transport dans une économie, mais également, d'attirer l'attention des usagers sur les problèmes d'assurance de marchandises transportées par voie de terre.

Le transport doit participer aux efforts de développement économique. Son rôle est d'autant plus important pour un pays enclavé qui souffre de l'étranglement de ses débouchés.

Examinons maintenant certaines constations qui ont empêché le Centrafrique jusqu'ici, de souscrire sur les marchés locaux d'assurance, une part substantielle des assurances maritimes et transports.

Problème lié au développement économique

Il est de notoriété publique que les pays en développement n'ont pas une place de choix sur les marchés mondiaux.

En effet, l'inégalité dans les rapports de force oblige les pays de la périphérie, à maintenir d'étroites relations commerciales avec les Puissances colonisatrices au grand détriment des premiers.

Les pays en développement sont amenés à importer CAF et à exporter FOB, ce qui ne militait pas en faveur de la promotion des marchés nationaux d'assurance pour la couverture des importations.

Le Centrafrique, pays continental, en plus de ces structures commerciales préétablies, souffre davantage de certains obstacles dus à l'infrastructure routière, à l'insolvabilité de quelques transporteurs publics de marchandises en cas de recours des Assureurs etc...

../..

Ainsi, l'Etat Centrafricain est-il amené à rendre obligatoire l'assurance de marchandises à l'importation, pour protéger les importateurs Centrafricains et promouvoir un marché d'assurance local. Mais quelle serait la perspective de la politique de cette obligation d'assurance ?

Les conditions du succès de l'obligation d'assurance de marchandises à l'importation.

Il est évident que la première étape à franchir, est la création d'institutions locales d'assurance.

Il va sans doute que les filiales des sociétés étrangères implantées dans le pays participent à cette oeuvre, mais les recettes de primes encaissées seront reversées à leurs sociétés mères en Europe. Et cela n'aboutira pas à la conservation suffisante de capacité de souscription du marché national.

Il incombe donc, aux sociétés nationales et celles de droit national, d'avoir à leur disposition, des facilités de réassurances automatiques.

Cela ne signifie nullement que les Assureurs locaux doivent dépendre exclusivement d'arrangements de réassurance pour étendre leur capacité de souscription. Mais ils doivent en effet, augmenter graduellement leur conservation, et tenant compte de l'accroissement de leurs dimensions, de leurs recettes, et de leur expérience.

- De plus, l'accroissement de la capacité de rétention et de souscription ne doit pas être structuré compagnie par compagnie, mais aussi au niveau du marché national.

- Enfin, pour éviter une concurrence malsaine et des pratiques désastreuses, le secteur d'assurance local pourrait organiser un marché discipliné.

C'est-à-dire, instaurer une Association Professionnelle des Assureurs qui aurait comme devoir :

. d'établir un tarif plancher,

. de rédiger les clauses et conditions uniformes de Polices d'assurance des marchandises à l'importation,

../..

- de dresser des statistiques en vue de négocier avec les autorités gouvernementales et les autres assureurs sur les conditions des risques à prévenir.

En évoquant les possibilités de réassurance des Assureurs nationaux, il serait opportun de conseiller aux Camionneurs Centrafricains qui connaissent souvent des problèmes d'insolvabilité en cas de recours, la souscription d'une assurance "Responsabilité civile Professionnelle".

Cette garantie couvre tous les dommages dont l'assuré et ses préposés peuvent être tenus responsables en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil.

Le transporteur est tenu d'une obligation de résultat. Il ne saurait se dégager de cette présomption qui pèse sur lui, qu'en évoquant des clauses exonoratoires, de responsabilité.

L'assurance transport est le meilleur bouclier derrière lequel, le camionneur peut se retrancher pour éviter sa ruine.

Mais toutefois, les Assureurs Transports Etrangers posent de difficultés aux transporteurs terrestres Centrafricains, surtout pour les marchandises à l'importation.

Pour léver l'équivoque, ~~il conviendrait qu~~'un effort de compréhension plus étroite, entre Assureurs et Transporteurs Centrafricains, aboutirait sans doute, à des meilleures conditions de travail. Donc à une efficacité qui constitue le but recherché de tous.

BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE

-=-=-=-=-=-=-

- Réné Rodière : Droit des transports terrestres et aériens. Précis Dalloz. 3e Edition 1981.

- J.P. MANGIN : Transports et Assurances.

- Réné PERILLER : Manuel de l'Assureur Maritime et Transports. Edition de l'Argus.

- Pierre BOUET : Le transport de marchandises par camions et son Assurance.

- CODE CIVIL : Petits codes Dalloz (24e Edition 1982-1983).

- CODE DE COMMERCE : Dalloz (24è Ed.) 1982/1983.

- Régie de Chemin de Fer du Cameroun.

- Ordonnance n° 83/052 du 2 août 1983, rendant obligatoire en ECA, la souscription d'un contrat d'Assurance des importations.

- Décret n° 82/138 du 6 mars 1982, approuvant les statuts du Conseil Centrafricain des chargeurs.