

QUID DES CLAUSES SYNDICALES VOL EN ASSURANCE RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR ?



M. Cyril BRETON,
Inspecteur commercial chez CDC

NAISSANCE

Les vols de fret en cours de transport terrestre ont amené les assureurs français à mettre en place dès 1977 une clause vol additionnelle à la police d'Assurance Responsabilité Contractuelle du Transporteur (RCT), appelée « clause syndicale vol ». Cette clause dont les prérogatives se sont durcies au fil du temps prévoit la mise en œuvre de mesures préventives par le transporteur terrestre et constitue **une condition de la garantie vol prévue à sa police d'assurance RCT**. En d'autres termes, c'est au Transporteur de rapporter la preuve à son Assureur RCT que le sinistre s'est réalisé dans le respect des conditions prévues par la clause vol de sa police. A défaut d'une telle preuve, la garantie vol ne lui est pas acquise. La dernière version de la clause syndicale vol date du 17/10/2005. Elle annule et remplace celle du 16/12/2002, laquelle se substituait à deux clauses du 30/01/1992 – faisant suite à deux versions de 1977 et 1983 – l'une relative aux transports réalisés en Italie, l'autre de portée territoriale générale. Pour autant, les Assureurs ont aujourd'hui le choix de la clause à intégrer dans leur police RCT dès lors qu'une garantie vol est prévue. Les clauses de vol 1977, 1983 et 1992 n'étant plus utilisées sur le marché français, les clauses vol de 2002 et 2005 vont, elles, coexister un certain temps, et sans doute disparaître au profit de nouvelles.

EVOLUTION

Les différences des clauses vol 2002 et 2005 d'avec celle de 1992 sont sensibles. Alors que la clause de 1992 opérait une distinction selon que le vol survenait sur le territoire italien ou en tout autre lieu, **les clauses 2002 et 2005 ont, elles, vocation à s'appliquer quel que soit le territoire de réalisation du sinistre**. Si les clauses 2002 et 2005 reprennent certaines définitions anciennement retenues par la clause 1992, elles n'en introduisent pas moins nombre de nouvelles comme par exemple le « matériel de transport », « les marchandises sensibles » ou « l'endroit clos ». Au-delà des définitions plus nombreuses qu'offre la clause vol de 2002, celle-ci par rapport à celles de 1977, 1983 et 1992 **a pour rôle principal d'inciter les transporteurs à équiper leurs véhicules d'un certain nombre de dispositifs destinés à limiter les vols de fret**. On peut citer la suppression de la possibilité pour l'Assuré de bénéficier partiellement de la garantie vol en prouvant qu'il avait sensibilisé par écrit ses préposés quant aux moyens de prévention et risques de vol des véhicules et des marchandises. On peut également citer l'adjonction aux dispositifs antivols d'origine, les bâches maillées, les antivols fixés aux pivots d'attelage des remorques ou semi-remorques dételées, ou encore les cadenas avec anse en acier cémenté de 9mm minimum de diamètre. D'aucuns transporteurs penseront que ces dispositifs sont inutiles et coûteux. Erreur ! **Ils permettent bien d'éviter, voire de retarder le vol jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre, et de répondre par ailleurs aux cahiers des charges des clients chargeurs**. Enfin, nous pouvons remarquer qu'il n'est plus question dans les clauses de 2002 et 2005 que de deux durées distinctes de stationnement : moins de 2 heures et plus de 2 heures. La clause de 1992, elle envisageait quatre durées de stationnement : moins de 30 minutes, moins de 2 heures, entre 2 heures et 24 heures, et plus de 24 heures.

Afin de prévenir au mieux les risques liés à l'affrètement, les Assureurs français ont enrichi la clause vol 2002 de nouvelles dispositions, ayant ainsi abouti à la clause vol 2005 : le transporteur, pour bénéficier de la garantie, doit, en plus de prouver le respect des règles de « coordination » et la souscription d'une police RCT par son affrété, **transmettre à celui-ci les instructions écrites relatives à la mise en œuvre et à l'exécution des règles générales de prévention**.

A QUI S'ADRESSE LA CLAUSE VOL ?

La clause vol concerne tous les véhicules utilisés pour le Transport Public de Marchandises. **En revanche, dans la mesure où la clause vol est en annexe de la police RCT, elle ne peut produire effet que dans ce seul domaine**. Seul l'assureur RCT peut se prévaloir des dispositions des clauses vol à l'encontre du Transporteur, ou des tiers à la police d'assurance, et n'est donc pas en droit de l'invoquer en ce qui concerne le vol du véhicule en tant que tel. D'autres clauses vol existent sur le marché français et sont de nature conventionnelle. Elles sont de l'initiative de certains Assureurs. En tout état de cause, il est de l'intérêt du transporteur de respecter scrupuleusement les prérogatives de sa clause vol, qu'elle soit syndicale ou conventionnelle, afin de limiter au maximum les vols de marchandises. Quant à l'Assureur RCT, son rôle est d'accompagner son client dans une prévention active et ainsi contribuer à l'obtention ou au maintien d'une bonne statistique sinistres, garante de la pérennité du contrat et de l'optimisation du coût de l'assurance.

M. Cyril BRETON