

Assurance des biens en transport

Rémi Moreau

Volume 55, Number 1, 1987

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1104553ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1104553ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Moreau, R. (1987). Assurance des biens en transport. *Assurances*, 55(1), 105–110. <https://doi.org/10.7202/1104553ar>

Garanties particulières

par

Rémi Moreau

XVI – Assurance des biens en transport

Il existe différents types d'assurances couvrant la marchandise transportée. Le but de cette étude est de préciser la nature et l'étendue des différents formulaires et d'examiner les dispositions légales ayant trait à l'assurance de transport.

105

1. Marchandises transportées par camion

Le propriétaire de marchandises transportées par camion peut assurer les dommages directement occasionnés par certains risques désignés (incendie, inondation, collision, vol, etc.) ou selon un formulaire *tous risques*.

L'assurance automobile est de faible utilité dans la garantie de tels dommages. Tout au plus, en cas de collision impliquant plus de deux véhicules, le chapitre A (Responsabilité civile du camionneur), n'exclut pas certains dommages, conformément à la Convention d'indemnisation directe :

« La perte des biens personnels et commerciaux transportés par l'automobile et appartenant à l'assuré, jusqu'à concurrence de \$... ».

Le formulaire d'assurance « Marchandises transportées par camion » est annexé à une police d'assurance de choses. Il exclut, à titre d'exemple : 1) les comptes, la monnaie, l'argent, les bijoux et autres valeurs, 2) les animaux vivants, sauf quelques exceptions, 3) le retard de livraison, 4) les actes malhonnêtes de l'assuré ou ses employés (vol de marchandises), etc.

Le montant d'assurance est établi à partir de l'évaluation au montant de la facture, incluant le fret payé d'avance. À défaut de facture, la valeur marchande servira de base pour la tarification.

D'autre part, si les marchandises ont été confiées à un transporteur, le propriétaire de telles marchandises peut juger utile de les assurer, vu la responsabilité légale du transporteur :

« Art. 1675. Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent que la perte et les avaries ont été causées par cas fortuit ou force majeure, ou proviennent des défauts de la chose elle-même ».

106 Dans les cas de force majeure ou cas fortuit, le propriétaire des marchandises aurait intérêt à les assurer pendant qu'elles sont sous la garde juridique du transporteur. Comme les recours contre un transporteur peuvent être longs et coûteux, l'expéditeur a tout intérêt à s'assurer, malgré la responsabilité du voiturier.

Le transporteur lui-même peut détenir deux types d'assurance :

- a) Une assurance de choses couvrant toute perte ou dommage matériel causé directement par un risque assuré (formule *tous risques* ou formule à risques spécifiés). Cette assurance est limitée à un montant assuré, par véhicule. Elle a pour but d'indemniser l'assuré (le transporteur) seulement à concurrence du montant que ce dernier aura la responsabilité de payer, en rapport avec la marchandise perdue ou endommagée ;
- b) Une assurance de responsabilité légale de voiturier, annexée à l'assurance de responsabilité : cette annexe vient éliminer l'exclusion « de dommages matériels aux biens dont l'assuré a le soin, la garde ou le contrôle ».

2. Marchandises transportées par bateau

En l'espèce, la responsabilité du transporteur est définie selon la Loi relativement au transport des marchandises par eau. La Loi concernant la marine marchande régit tout employé à des voyages à long cours, tout bâtiment inscrit servant à la navigation et à la pêche.

L'assurance applicable peut prendre différentes formes, dont la plus usuelle, *Marine Open Cargo Policy*, garantit certains dommages à la marchandise décrite dans la police :

“a) made by the Insured, their own property or the property of others which they may be instructed to insure. . . b) coming consigned to the Assured, or to others for account of the Assured. . . ”

Des limites d'assurance sont précisées dans la police par expédition et par bateau, comme suit :

“This Company shall not be liable under this insurance for more than \$. . . . in respect of shipments by any one vessel and connecting conveyances, or in any one place at any one time, except that in the following cases liability shall be further limited to :

- \$. in respect of shipments stowed on deck of any one vessel ;
- \$. in respect of any one aircraft by one aircraft and connecting conveyances ;
- \$. in respect of any one package shipped by mail.

107

Les marchandises demeurent assurées, lorsqu'elles sont en transit, sauf exceptions particulières.

Les risques assurés sont les périls de mer et autres risques décrits dans la police : “fire, assailing thieves, jettisons, barratry, losses and misfortunes. . . ”

3. Marchandises par d'autres modes de transport

Qu'il nous suffise de dire qu'il existe une kyrielle de formulaires assurant :

- les marchandises transportées par aéronef ;
- les marchandises transportées par train ;
- les marchandises envoyées par express ;
- les marchandises expédiées par camionneurs publics ou certaines lignes de navigation ;
- la police d'assurance des colis postaux (la Société des Postes n'assure pas tous les genres de colis ou elle assure à concurrence de montants maximums ;
- les polices de transport unique : envoi spécifique, tel le déménagement de mobiliers de Montréal à Toronto ;
- la police flottante pour grands magasins assurant les marchandises en transit entre le magasin, le fournisseur et le client ;
- la police de transport pour liquides, huiles, gaz livrés ;
- la police d'assurance de courrier recommandé : envois bancaires ou d'autres institutions financières ;

- la police d'assurance de voiture blindée et messenger : envois d'argent ;
- la police d'assurance d'échantillons pendant qu'ils sont sur la route ou sous la garde de vendeurs.



L'assureur acceptera de souscrire au cas par cas et n'établira un taux que s'il connaît les détails suivants non limitativement :

108

- la description, le nombre et le montant de chaque bien en transport ;
- la quantité maximum du transport et le lieu de destination du bien ;
- la nature du transport : camionnage ou autre.

Dans le cas du transport de métier où il n'est pas justifié de n'assurer qu'une cargaison unique, mais toutes les cargaisons durant une année, l'assureur désirera obtenir le chiffre d'affaires annuel du transporteur et la valeur annuelle des biens expédiés, ainsi que la nature du transport et le pourcentage des marchandises :

- appartenant à l'assuré et transportées par lui ;
- transportées par un tiers (voiturier).



L'assurance de transport comporte des aspects légaux particuliers :

- a) En assurance automobile, l'assuré doit déclarer à l'assureur si le véhicule assuré (la marchandise n'étant pas assurée sous cette police) servira au transport de personnes ou de marchandises à titre onéreux, ou au transport d'explosifs ou de substances radioactives ;
- b) Les marchandises dangereuses sont réglementées par diverses lois ou réglementations fédérales ou provinciales : Loi sur la marine marchande, Loi sur le transport des marchandises dangereuses (Québec), The Environmental Protection Act/Spills Bill (Ontario), etc. ;
- c) La Loi américaine dite *Motor Carrier Act of 1980* et les règlements du *Federal Highway Administration's Bureau of Mo-*

tor Carrier Safety (et *Interstate Commerce Commission*) exigent une preuve de responsabilité financière de la part des transporteurs de marchandises ou de personnes. Cette preuve est obtenue par une attestation d'assurance et tout véhicule doit avoir à son bord une telle attestation :

- MCS-90 : transporteur de marchandises ;
- MCS-90B : transporteur de passagers ;

d) L'assurance de transport a ceci de particulier, au Québec, qu'une partie à un contrat d'assurance (assureur ou assuré) ne peut le résilier.

109

Ainsi en dispose l'article 2567 du Code civil (qui est impératif pour l'assureur – l'assuré pouvant y déroger) :

« Art. 2567 : L'assureur ou l'assuré peut, sauf le cas de l'assurance de transport, résilier le contrat moyennant un avis écrit. L'avis prend effet dès réception s'il émane de l'assuré et quinze jours après réception à la dernière adresse connue s'il émane de l'assureur.



Dans l'affaire *Lloyd's Underwriters c. Alliance Blindée Ltée et S.A.Q.* (1986, R.R.A. 284), le tribunal d'appel confirma le jugement de la Cour supérieure qui avait déclaré « nulle et inopérante » une clause de résiliation avec préavis de 90 jours, contenue dans une assurance *tous risques*, dont une section traitait spécifiquement du transport par véhicule blindé.

Ainsi, il est donc admis qu'un assureur, en vertu de l'assurance de transport, ne peut mettre fin au contrat avant l'échéance. En l'absence de définition du mot *transport* dans la police, nous renseigne l'affaire ci-avant citée, il faut donner au mot *transport* son sens ordinaire.

Pour ce qui est de la police d'assurance automobile, qui est une forme d'assurance de transport, elle est rédigée par l'Inspecteur général des Institutions financières et régie par une loi particulière, la Loi sur l'assurance automobile. Cette police est toujours résiliable dans les 60 jours de sa date d'entrée en vigueur. Postérieurement à cette période, la police ne peut être résiliée par l'assureur, sauf en cas d'aggravation du risque ou de non-paiement de la prime.

Tels sont les divers aspects qu'il importe de connaître, en matière de souscription et d'interprétation d'assurance des biens en transport.

Thèse présentée à l'école des gradués de l'Université Laval pour obtenir le doctorat en droit, par Mme Louise Poudrier-Lebel, Québec.

110

Nous avons sous les yeux une thèse présentée par Mme Louise Poudrier-Lebel, qui s'intitule « Engagement par compagnie de garantie : contribution à une étude juridique du cautionnement », mars 1985.

Mme Poudrier-Lebel fait une étude très poussée de la notion de cautionnement en droit. Voici quelques commentaires qui, à notre avis, peuvent découler de l'étude de l'auteur. En les faisant, nous croyons résumer notre propre conception de l'assurance-cautionnement, en regard de la notion juridique du cautionnement et de la caution.

La caution ou le cautionnement sont des notions essentiellement juridiques dont l'application est prévue par le Code civil. Par ailleurs, l'assurance dite de cautionnement est, à notre avis, une véritable assurance qui garantit l'exécution de la caution ou du cautionnement, quand les circonstances sont telles que la responsabilité engagée n'est pas satisfaite. C'est ainsi qu'à l'entrepreneur, on demande de fournir un cautionnement qui garantit la bonne exécution des travaux. Cela, c'est l'aspect juridique de l'opération. L'assurance vient en complément pour garantir l'engagement pris par l'entrepreneur. S'il n'exécute pas celui-ci ou s'il l'exécute mal, l'assureur intervient et remplace le cautionné. Nous croyons que c'est la différence qui doit être faite entre les deux aspects d'une même question : l'une étant l'engagement pris par le cautionné et la caution, et l'autre confirmant l'engagement de l'assureur d'exécuter la convention, si le cautionné ne le fait pas ou ne le fait pas de façon satisfaisante.

À plusieurs reprises dans la Revue, nous avons tenté de démontrer que l'assurance-cautionnement, comme on la pratique au Canada et aux États-Unis, est une véritable assurance qui en a toutes les caractéristiques : engagement envers un tiers, prime, montant et conditions de l'indemnité, bénéficiaires. Bref, d'après nous, il y a dans cette opération tous les éléments qu'on retrouve dans une assurance ordinaire. En toute humilité, nous devons admettre que bien peu de gens partagent notre opinion. Les notes qui précèdent faciliteront peut-être la compréhension de notre point de vue, en regard de l'étude approfondie que fait Mme Poudrier-Lebel, de l'aspect juridique du sujet.

G. P.