

Validité des contrats d'assurance Transport privé ou public de marchandises

Par Eric Maniable et Roland Achille Bangue Betangai

Mots clés : Assurance transport de marchandise, nullité des contrats d'assurance

Le Code des Assurances des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (Code CIMA), est entré en vigueur en 1995. Il prévoit en particulier les règles de souscription et de formation du contrat d'assurance.

L'objet du contrat étant l'indemnisation consécutive à un sinistre, l'assureur doit pouvoir disposer d'éléments pour apprécier le risque et fixer le montant de la prime. L'assuré doit donc, au moment de la conclusion du contrat répondre aux questions posées par l'assureur, et signaler toute modification au cours de la vie du contrat. Cette obligation est sanctionnée par la nullité du contrat en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle.

I. FORMATION ET VALIDITE D'UN CONTRAT D'ASSURANCE

I.1. Le contrat en droit commun

Dans la plupart des pays de la CIMA, le Code Civil dispose que les conditions essentielles qui concourent à la formation et à la validité d'une convention sont les suivantes :

- Le **consentement** de la partie qui s'oblige : ce consentement doit être éclairé, libre, et il ne doit pas être entaché d'erreur ou de dol.
- Sa **capacité** de contracter : cette condition vise à protéger des personnes qui ne seraient pas à même de discerner les conséquences ou la portée de leurs engagements (mineurs ou incapables mentaux). La question de la capacité ne se pose pas pour l'assureur qui est une personne morale et dispose de droit de la capacité juridique. La capacité ne se pose donc que pour l'assuré lorsque celui-ci est une personne physique. Même dans ce cas, l'incapacité ne peut justifier à elle seule la nullité du contrat si le souscripteur incapable avait un intérêt à contracter (un mineur qui prendrait une assurance responsabilité civile pour assurer sa motocyclette).
- Un **objet certain qui forme la matière de l'engagement**.
- Une **cause** licite dans l'obligation : car tout contrat dont l'objet est incertain et la cause illicite est frappée d'une nullité (absolue).

I.2. Le code des assurances

Suivant les dispositions de l'article 12 du Code CIMA¹, l'assuré est obligé de répondre exactement aux questions posées par l'assureur afin de lui permettre de se faire une opinion sur l'objet du contrat. Il doit également signaler tout fait qui modifie le risque, en particulier si c'est de nature à modifier les réponses faites à l'assureur lors de la conclusion du contrat.

Cette obligation est exorbitante en ce qu'elle charge une seule partie (l'assuré) à veiller à l'équilibre du contrat tout au long de son exécution sous peine de nullité à son détriment. Cette obligation se justifie par le fait que nulle autre personne que l'assuré ne connaît mieux les circonstances d'utilisation des biens assurés, les événements rencontrés,... et ainsi les risques potentiels qu'il entend faire prendre en charge par l'assureur.

Le prix de la garantie étant fonction de la probabilité et de l'intensité d'un sinistre, il lui appartient donc de renseigner l'assureur à ce sujet. Pour éviter qu'une fois le contrat conclu, l'assuré ne rompe l'équilibre technique et financier du contrat en augmentant le risque, il est donc obligé, durant toute la vie du contrat, d'informer l'assureur de tous les faits aggravants qui pourraient intervenir en cours d'exécution du contrat. C'est à cette condition que le consentement donné par l'assureur au moment de la conclusion du contrat demeure valable.

Si donc, l'assuré change la nature du risque sans en informer l'assureur, il encourt la nullité de son contrat suivant les dispositions de l'article 18 du code CIMAⁱⁱ. Tel est le cas des personnes qui, ayant souscrit un contrat pour le transport de marchandises, se livrent clandestinement au transport des passagers à titre payant, changeant ainsi l'objet du risque accepté par l'assureur.

II. CAS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

La législation du transport de marchandises et de personnes, distingue généralement :

- le transport public de marchandises (TPM) : cette autorisation permet le transport public de marchandises sur toute l'étendue du territoire national ;
- le transport privé de marchandises (TPRM) : cette autorisation permet le transport privé de marchandises dans les mêmes conditions que le transport public précité ;
- le transport public interurbain de personnes : cette autorisation permet le transport public de personnes en dehors des désertes urbaines et suburbaines
- le transport public urbain : cette autorisation permet le transport public de personnes dans les limites d'une commune urbaine, ainsi que dans la zone urbanisée qui s'y rattache le cas échéant ».

Il s'ensuit que le transport Mixte c'est-à-dire le transport de marchandises (public ou privé) et le transport public de personnes dans le même véhicule est prohibé par la loi, ou autorisé dans des cas bien particuliers. Encadrement rappelé par le code de la route (par exemple les articles 68 et 69 du code de la route CEMACⁱⁱⁱ).

Mais parfois, l'absence d'infrastructures spécialisées dans le transport public de voyageurs entre villes, les multiples tracasseries relatives au contrôle routier, amènent certains transporteurs, qui pratiquent le TPRM ou le TPM, se livrent aux transports mixtes, généralement logeant les voyageurs par-dessus le capot du véhicule, au-dessus des marchandises,... Ainsi ils violent les dispositions de plusieurs textes (code de la route, textes organisant le transport routier, code des assurances).

Toutefois, sur le plan des assurances, chaque nature de transport correspond à un risque bien précis et donc à une tarification bien précise. Et l'assureur ne saurait tarifer un risque prohibé par la loi.

II.1. La fausse déclaration intentionnelle

L'assureur, au moment de la conclusion du contrat, demande explicitement à l'assuré, transporteur, s'il fait du transport de voyageur à titre payant (même à titre occasionnel) ou du

transport de marchandises. Le transporteur effectuant du transport mixte ne pourrait donc répondre faire à la fois du transport de passagers et de marchandises pour un véhicule qui ne serait pas aménagé à cet effet. Si d'aventure il le faisait, l'assureur ne contracterait pas si ce type d'activité est illicite ; ou proposerait un tarif spécifique mentionnant le transport mixte (dans le respect du code de la route).

C'est donc pour éviter le refus de contracter de l'assureur que l'assuré se livre intentionnellement à une fausse déclaration en masquant la véritable nature de ses activités. Ce faisant, il fausse l'opinion de l'assureur sur l'objet du contrat en viciant son consentement.

☞ Par application de l'article 18 du code des assurances, le contrat est réputé nul.

II.2. Traitement du sinistre par l'assureur

Ne disposant pas de moyen de vérification de la véracité des déclarations faites par l'assuré avant le sinistre, l'assureur ne peut douter de la bonne foi de son contractant. Seule la survenance d'un sinistre permet à l'assureur de savoir que son consentement a été vicié, et qu'il garantit un risque d'un autre type que celui prévu contractuellement suivant la déclaration de l'assuré. C'est à ce moment que l'assureur peut signifier la nullité du contrat.

Dans le cas où, en sus de la nullité du contrat pour fausse déclaration intentionnelle, le transporteur mixte a convoyé des passagers dans des conditions interdites par le code de la route (hors cabine, par-dessus les marchandises,...), celui-ci a causé des dommages et pertes du fait d'une faute intentionnelle et dolosive. Par application de l'article 11 du code CIMA^{iv}, l'assureur doit être mis hors de cause.

Dans le cas où le responsable est le transporteur mixte, il doit répondre directement des préjudices causés aux victimes, du fait de la nullité du contrat.

Dans le cas où le responsable est un tiers, l'assureur du tiers responsable doit indemniser les victimes (article 210 du Code CIMA) et effectuer un recours auprès du transporteur mixte du fait des délits intentionnels qu'il a commis. Celui-ci ne pourra appeler son assureur en garantie, du fait de la fausse déclaration intentionnelle et de la faute intentionnelle et dolosive.

III. L'INOBSERVATION DE LA NULLITE

Dans la grande majorité des cas, l'assuré ou son conseil appelle en garantie l'assureur sur la base des dispositions de l'article 210^v du code CIMA, malgré l'exclusion de garanties prévue à l'article 208^{vi} du même code. Généralement, les juges condamnent les assureurs à réparation, à charge pour eux d'exercer une action récursoire contre le responsable du sinistre.

En effet, l'article 210 parle des « exceptions inopposables aux victimes » ; ce qui suppose que le contrat est valable mais que le risque qui s'est réalisé se situe en dehors du champ de garantie de l'assureur pour cause de limitation de garantie, de déchéance, de réduction ou d'exclusion (articles 207 et 208). Or, si le contrat n'est pas valable pour nullité suite à une fausse déclaration intentionnelle, il est censé n'avoir jamais existé et de ce fait, il n'y a aucun lien juridique entre le responsable du fait dommageable et l'assureur pouvant justifier une quelconque intervention de ce dernier.

Cette position des juges est critiquable dans la mesure où ils ne disent pas le droit en ce qui concerne la validité du contrat d'assurance. Il s'agit d'ailleurs d'un point qui est très rarement évoqué dans les décisions de justice.

Alors, sur quelle base se fondent les décisions de justice de prise en charge des victimes se trouvant dans le véhicule dont le contrat est nul ?

III.1. Recours des assureurs

En condamnant les assureurs à indemniser, les juges les obligent à nier leur position de droit sur la nullité du contrat et à exercer une action récursoire contre l'assuré, dont l'insolvabilité le plus souvent ne fait pas de doute. La tentation est forte de penser que les assureurs font en fait l'objet d'un « délit de solvabilité ».

Le recours ne pouvant aboutir, la charge financière est mécaniquement répartie sur l'ensemble des automobilistes qui paient pour un risque illégal encouru par des transporteurs indéclicats. Il se crée ainsi un mécanisme pervers de subvention d'une activité dangereuse pour la vie des personnes voyageant dans ces conditions, cautionné par les forces de l'ordre qui autorisent le passage de ces camions, les autorités judiciaires qui font supporter les conséquences du sinistre par la mutualité des assurés et les autorités politiques qui ferment les yeux sur de telles pratiques.

III.2. Conséquences sociales

Le juge doit chercher à donner réparation aux victimes, dans le respect des lois, d'une part, et en préservant la paix sociale, d'autre part. En condamnant les assureurs à garantir les préjudices, et ce, en déni de la nature du contrat, le juge cherche à préserver la paix sociale.

Mais il s'agit d'un maintien de la paix à courte échéance, dont les seuls bénéficiaires sont les victimes concernées et leurs ayants droits. Dans le même temps, la justice encourage les transporteurs indéclicats à continuer de sacrifier les citoyens sur leurs « camions de la mort », ne leur imposant rarement de sanction exemplaire, ni en terme de condamnation pénale, ni financièrement. Ces transporteurs peuvent, sans entrave ni crainte, reprendre leur activité illicite et dangereuse.

Les accidents se multiplient, les condamnations suivent et le coût devient chaque jour plus important pour les assureurs. Pour sortir de ce cercle vicieux, les assureurs ne peuvent avoir d'autres possibilités que d'augmenter leurs primes pour répercuter cette charge exceptionnelle et non tarifable, ou de poser aux autorités la problématique de « l'assurabilité » des transports de marchandises.

A terme, il se pourrait que la préservation de la paix sociale tant souhaitée par les magistrats conduise à un défaut d'assurance grandissant, mettant les victimes des accidents sans recours possibles face ces aventuriers des pistes.

ⁱ Code CIMA Livre I – Le contrat. Titre I – Règles communes aux assurances de dommages non maritimes et aux assurances de personnes. Chapitre III – Obligations de l'assureur et de l'assuré. Article 12 – Obligations de l'assuré : « L'assuré est obligé : (...) 2° de répondre exactement aux questions posées par l'assureur, notamment dans le formulaire de déclaration du risque par lequel l'assureur l'interroge lors de la conclusion du contrat, sur les circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge ; 3° de déclarer, en cours de contrat, les circonstances nouvelles qui ont pour conséquence, soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux et rendent de ce fait inexactes ou caduques les réponses faites à l'assureur, notamment dans le formulaire mentionné au 2° ci-dessus. L'assuré doit, par lettre recommandée ou

contresignée, déclarer ces circonstances à l'assureur dans un délai de quinze jours à partir du moment où il en a eu connaissance. En cas de lettre contresignée, un récépissé servant de preuve doit être délivré à l'assuré. (...) »

ⁱⁱ Code CIMA Article 18 – Fausse déclaration intentionnelle : sanctions : « (...), le contrat d'assurance est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur, alors même que le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre. (...) »

ⁱⁱⁱ Code de la route CEMAC Article 68 Véhicules non aménagés pour le transport de personnes : « *Les véhicules de transport de marchandises non aménagés pour le transport de personnes, ne peuvent transporter des passagers en dehors de la cabine que dans le cas de transports privés de personnel effectué à titre occasionnel et sur de courtes distances, entre un établissement de l'entreprise et un autre lieu de travail. »*

Article 69 Transport Mixte : « (...) 3 *Les transports mixtes de personnes et de marchandises, autres que les matières dangereuses, sont autorisés dans les conditions fixées par l'autorité compétente chargée des transports. »*

^{iv} Code CIMA article 11 – exclusions et faute intentionnelle ou dolosive : « *Les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police. Toutefois, l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré. La charge de la preuve du caractère intentionnel de la faute appartient à l'assureur. »*

^v Code CIMA article 210 – Exceptions inopposables aux tiers : « *Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droits :*

2° les déchéances, à l'exception de la suspension régulière de la garantie pour non-paiement de prime ;

4° les exclusions de garanties prévues aux articles 207 et 208. »

^{vi} Code CIMA article 208 – Autres exclusions : « *Sont valables, (...) les clauses des contrats ayant pour objet d'exclure de la garantie la responsabilité encourue par l'assuré :*

2° du fait des dommages subis par les personnes transportées à titre onéreux, sauf en ce qui concerne les contrats souscrits par des transporteurs de personnes pour les véhicules servant à l'exercice de leur profession. »