



***CAP-MARINE
ASSURANCES***



Cap-Marine Assurances est...



- * Un courtier **spécialiste** du courtage d'Assurances Maritimes , assure les professions du transport et de la logistique (aérien, maritime, terrestre, fluvial) , et les flottes de navires .
Par la filiale ASSTER , sont placés les risques terrestres IRD: Bâtiments, Camions, RC, etc...
- * Basé à **Rouen, Paris et Nantes.**
- * Place les risques auprès d'assureurs de diverses nationalité, dont Britanniques et Africains.
- * Avec **55 collaborateurs** au service des ses clients pour négocier les garanties et gérer les sinistres.
- * Certifié **ISO 9001:2000** par LRQA et partenaire officiel de **TLF**



COMMISSION – TLF – OVERSEAS

16.11.2011

***INCIDENCES DU STATUT OEA*
***SUR LA RESPONSABILITE ET LE*
***CONTRAT D'ASSURANCE*
DE L'OPERATEUR DE TRANSPORT******



Les Assureurs sont bien conscients de la généralisation du statut d'OEA chez les opérateurs de transport, la FFSA a tenu une réunion d'information à ce sujet en 2010 , toutefois aucune prise de position commune n'a encore été prise pour adapter les polices d'assurance de responsabilité à ce nouveau statut.

L'OEA étant régi par le Code des Douanes Communautaires , il n'y a pas d'obligation légale Française d'assurer sa responsabilité , tant en sûreté qu'en sécurité.

Il n'y a pas encore de jurisprudence à ce sujet .



AVANTAGES DU STATUT TENDANT A REDUIRE LES RISQUES DE MISE EN CAUSE

- ✓ **Reconnaissance mutuelle de l'OEA avec la Douane Française et les Douanes étrangères.**
- ✓ **Relations suivies avec la douane et accès en ligne avec la douane.**
- ✓ **Validation des normes de sureté / sécurité dans l'entreprise : contrôle d'accès aux entrepôts et zones de stockage , scanners , formation du personnel , identification des partenaires ..**
- ✓ **Centralisation du service douane chez l'opérateur et mise à jour par une veille juridique**
- ✓ **Moralisation des intervenants (absence de mise en cause récente et casier judiciaire vierge)**
- ✓ **Appels d'offres internationaux : imposition de l'OEA qui nécessite une plus grande qualification et une plus grande rigueur chez l'opérateur , donc une moindre fréquence d'erreurs**
- ✓ **Moins de contrôles physiques des marchandises = gain de temps en transit = moins de risques de vols de marchandises , en particulier pour les marchandises sensibles : cigarettes, parfums, portables...**
- ✓ **Meilleures connaissances des flux et de la sous-traitance.**



CONTRAINTE ET INCONVENIENTS DU STATUT

- ✓ **Transfert de la sûreté, sécurisation et de la traçabilité du public vers le privé, rendant l'opérateur plus Responsable (notamment en cas de déclaration sûreté + sécurité).**

Exemple : un jouet non sûr pour un enfant pourrait engager la responsabilité d'un OEA.

- ✓ **Risque pénal lié au terrorisme : respecter les normes de sécurité peut être très contraignant en termes de moyens financiers et de procédures.**
- ✓ **Obligation de mise à jour : contrainte lourde pour les petites structures.**
- ✓ **Pression des clients pour des gains de temps et 0 défaut : l'erreur devient inacceptable.**
- ✓ **L'OEA devient responsable de son sous-traitant substitué :**
 - **l'OEA doit contrôler que son sous-traitant respecte les normes douanières.**
 - **Il sera très difficile de reporter une faute sur son sous-traitant.**



CONTRAINTES ET INCONVENIENTS DU STATUT (2)

- ✓ **L'OEA passe d'une obligation de moyens à une obligation de résultats (du transitaire en douane au commissionnaire en douane).**

Le Code des Douanes Communautaires précise que le dépôt d'une déclaration en douane rend la personne concernée responsable vis-à-vis de la Douane de l'exactitude et l'authenticité des renseignements , de la conformité aux obligations et à l'analyse des risques.

- ✓ **L'OEA est responsable à l'égard des autres opérateurs de la bonne exécution des prestations.**



REFLEXION SUR LA RESPONSABILITE DE L'OPERATEUR

- ✓ Quelle est l'étendue réelle de la responsabilité de l'opérateur OEA ?
On ne connaît pas la portée d'une mise en cause en matière de sûreté face au terrorisme , en matière de sécurité des personnes et des biens , et enfin en cas de négligence ou faute professionnelle .
- ✓ Les Tribunaux Français ne jugeront pas pareil que les tribunaux étrangers.
- ✓ La douane peut elle être juge et partie ?
 - Elle installe et agréée.
 - Elle peut sanctionner (suspension, retrait de l'agrément, charge pécuniaire).
- ✓ Il peut y avoir contradiction pour le commissionnaire intermédiaire (DOM) entre le mandat donné par la douane et le mandat donné par le commissionnaire principal : lequel s'applique ?



CONSEQUENCES SUR L'ASSURANCE RC DE L'OPERATEUR

- ✓ Plus grande responsabilité vis-à-vis des clients et vis-à-vis des tiers, sans protection des limites RC.
- ✓ Plus grande responsabilité du fait de ses substitués.
- ✓ Risque pénal pour homicide involontaire ou non-respect des règles de sécurité
- ✓ Plus de mises en cause judiciaires = frais d'avocat.
- ✓ Les juges auront-ils tendance à pénaliser plus lourdement les OEA du fait qu'ils sont censés avoir une parfaite connaissance du sujet ? Les importateurs feront valoir le défaut de conseil.

Conclusion :

En terme de responsabilité: moindre fréquence mais risque financier plus lourd.
En assurance Ad valorem : amélioration des statistiques vol .





SUGGESTIONS

- ✓ Informer l'assureur de ce nouveau statut.
- ✓ Préciser dans les Polices d'assurance l'activité d'OEA
- ✓ Eviter les exclusions du style : « est exclu le non respect des réglementations douanières commises par l'assuré ou ses substitués ».
- ✓ Prévoir la faute inexcusable (bien qu'elle soit plus restrictive depuis 2010).
- ✓ Augmenter les capitaux assurés en RC et en Défense Recours.
- ✓ Sans augmenter la prime !
- ✓ Lobbying de TLF pour classer le risque terroriste en cas de force majeure exonératoire pour le Commissionnaire de transport et pour harmoniser les législations des pays de l'U.E.