

NAVIRE TRANSPORT MARITIME GENS DE MER

Colloque NTG

« Rough seas ahead ? »

Organisé par le COMITÉ D'ÉTUDES ET DE SERVICES DES ASSUREURS MARITIMES
ET TRANSPORTS (CESAM)

CANNES, 4-5 MAI 2010

Le monde du shipping peut désormais compter sur un nouveau rendez-vous annuel dont il convient de saluer la création et la performance : *Le rendez-vous de l'assurance transports*. Régulièrement en 3^e ou 4^e position du marché mondial de l'assurance maritime, la France se devait d'accueillir pareille rencontre internationale. Inaugurée l'an passé, la seconde édition de cette manifestation organisée par le CESAM a réuni autour du thème « Rough seas ahead ? » près de 400 participants – un chiffre en hausse par rapport à l'an passé. On relèvera bien entendu parmi les inscrits une majorité d'assureurs, courtiers et armateurs, mais également un nombre croissant de juristes *maritimistes*. L'approche sous un angle pluridisciplinaire des sujets offre aux participants une analyse commerciale, économique mais aussi juridique appréciable. Deux tables rondes ont plus particulièrement retenu notre attention.

I.- UNE NOUVELLE POLICE FRANÇAISE CORPS DE NAVIRE

Troisième marché mondial sur les corps en terme d'encaissement de primes, le marché français tire profit de son expérience et innove avec l'imprimé du 1^{er} juillet 2010 (1). Issue d'une démarche mutualiste entre armateurs, courtiers et assureurs, cette nouvelle police est le résultat de près de trois ans de concertation.

Une police régie par le droit français

Cette coopération – une première dans l'élaboration d'une police – visait notamment à repositionner le choix de la loi et des conditions françaises à la hauteur du rôle de ses acteurs, très souvent apériteurs sur ce marché international. En

(1) <http://www.ffsa.fr/assurancetransports>

effet, dans la plupart des cas le droit anglais est imposé ou choisi en raison d'une connaissance imparfaite du droit et des imprimés français, et, il est fréquent de voir un armateur français assuré auprès d'un assureur français selon des *conditions* anglaises et le droit anglais... « Une lacune d'autant plus regrettable que le droit français est très protecteur des intérêts du consommateur et mérite donc d'être présenté et connu ». À titre d'exemple, la loi française introduit une notion de bonne foi de l'armateur. Ainsi, si l'armateur omet de présenter un risque, il sera fait une différence entre l'armateur qui pourra faire la preuve de sa bonne foi de celui qui ne pourra pas rapporter cette preuve.

Enfin, le nouvel imprimé bénéficie d'une présentation entièrement revue. Son contenu conserve bien entendu le principe d'une couverture « Tous risques sauf » – l'assuré doit prouver la réalité du sinistre et l'assureur la preuve de l'exclusion qu'il invoque – mais se veut plus souple et basé sur la liberté contractuelle.

Un « package » à option

Concrètement, il s'agit d'un *package* à option qui couvre outre les avaries au navire, les dommages aux tiers (abordage, contribution d'avaries communes, frais de sauvetage et d'assistance, les dépenses exposées pour prévenir un sinistre ou en réduire les conséquences,...). L'indemnité maximale par événement est égale à trois fois la valeur agréée du navire (contre deux fois dans le précédent imprimé). Aucune franchise n'est appliquée notamment en cas de perte totale, délaissement ainsi que dans le règlement des dépenses d'avaries communes. Enfin, notons également que les dommages non réparés sont pris en charge, ce qui n'était pas le cas dans les précédentes *conditions*, et la possibilité pour l'armateur de souscrire une garantie contre les pertes financières.

Couverture de la piraterie

Une des principales innovations est de garantir la piraterie, qu'elle soit lucrative ou politique, dans le cadre des *conditions* « Risques de guerre ». Rappelons qu'auparavant le marché français distinguait la « piraterie lucrative », garantie dans le cadre des polices « Risques ordinaires », et la « piraterie politique ou se rattachant à la guerre » qui était couverte par une police « Risques de guerre ».

De par son fonctionnement, ce nouveau *package* permet l'élaboration d'un contrat sur mesure et évite ainsi d'éventuels « trous » de garantie. La police est de plus accompagnée de commentaires, une autre nouveauté qui vise à fournir un maximum d'informations à l'assuré sur le droit positif français de l'assurance maritime.

II.- LES ASSUREURS FACE À LA PIRATERIE

Le droit anglais et la question de la légalité des rançons

L'affaire *Masefield v. Amlin*, rendue le 18 février 2010 (2010 EWHC 280) par le Tribunal de commerce, *Queen's bench division*, a brièvement été évoquée au cours des interventions. La piraterie était ici examinée sous l'angle de la loi anglaise de 1906 relative à l'assurance maritime et plus particulièrement ses articles S57 (1) et S60. Une première dans l'histoire de la jurisprudence anglaise. Appelé à se

prononcer sur la légalité de la caution payée et la notion de « perte totale » de la cargaison suite à la saisie du navire *Bunga Melati Dua* par des pirates, le juge David Steel a statué en retenant :

- que le versement d'une rançon n'était pas illégal ni contraire à l'ordre public ;
- que lorsque l'avis d'abandon des marchandises transportées avait été signifié – avant le paiement de la caution –, le propriétaire de la cargaison n'était pas « irrémédiablement privé » de celle-ci ;
- que le cas de « perte totale » des marchandises n'était pas constitué en l'espèce.

Ce jugement a fait l'objet d'un appel. Par ailleurs, la question de la légalité des cautions a également été analysée au regard de l'*Obama's Executive Order* du 13 avril 2010.

Obama's Executive Order du 13 avril 2010

Par ce décret – l'équivalent d'un décret présidentiel en France – Le Président Barak Obama a interdit aux sociétés américaines et leurs filiales à l'étranger d'avoir des relations financières avec des groupes qui « *directement ou indirectement portent atteinte à la paix, la sécurité ou la stabilité de la Somalie* ». Cette déclaration a créé des inquiétudes dans le monde du shipping, armateurs et assureurs se demandant notamment si le versement de caution à des pirates pouvait être assimilé à l'une des transactions proscrites par l'*Ordre exécutif*. Dans l'immédiat, tout intérêt américain victime de la piraterie est invité à consulter le Bureau du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) avant le versement d'une caution à des pirates.

Le Règlement UE n° 356/2010 du Conseil

Ce règlement du 26 avril 2010 instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes physiques ou morales, entités ou organismes, en raison de la situation en Somalie, a pratiquement les mêmes objectifs que l'*US Executive Order*, soit le blocage des biens de certaines personnes qui contribuent au conflit en Somalie. Son article 2 (2) énonce que « *Nuls fonds ou ressources économiques ne seront mis à disposition, directement ou indirectement, de personnes physiques ou morales, d'entités ou d'organismes dont la liste figure en annexe I, ou utilisés à leur profit* ». Il s'agirait, essentiellement, de la même liste que celle figurant dans le décret américain. Néanmoins, l'article 2(5) précise que « *L'interdiction visée au paragraphe 2 n'entraîne, pour les personnes physiques ou morales, entités ou organismes qui ont mis des fonds ou des ressources économiques à disposition, aucune responsabilité de quelque nature que ce soit, dès lors qu'ils ne savaient, ni ne pouvaient raisonnablement soupçonner que leurs actions enfreindraient cette interdiction* ».

Le marché français et le paiement des rançons

En France, le gouvernement ne souhaite pas copier le marché anglais en créant une police « Kidnap and Ransom » qui pourrait contribuer à encourager la piraterie. La négociation est donc privilégiée par rapport à un règlement purement contractuel de la piraterie. De plus, la police « Risques de guerre » jusque là utilisée pour couvrir ce genre de risque est parfaitement adaptée. Pour autant, les assureurs présents ont confirmé le paiement des rançons en précisant qu'il n'était

pas toujours très facile de savoir quelle était la proportion de chaque assureur dans le règlement de celle-ci entre les assureurs corps, les assureurs responsabilité et les assureurs cargaison, chacun ayant intérêt à libérer au plus vite le navire. Quoiqu'il en soit, si la couverture de ce risque existe depuis longtemps, il est clair que le développement de la piraterie a contribué à l'augmentation des primes.

Stéphane MIRIBEL