

Mémoire présenté à la Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille,
Pôle Transport en vue de l'obtention du grade de Master 2

**La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et
transports et l'adaptation du marché**

Sous la direction de Monsieur Cyril Bloch, professeur à l'Université d'Aix-Marseille et
de Monsieur Frédéric Denéfle, Claim and Legal Manager au GAREX.

Marine Patuano, Master 2 Droit des affaires spécialité Transports terrestres

Année universitaire 2015/2016

Je souhaite adresser mes remerciements à Monsieur le professeur Cyril Bloch pour ses enseignements et la correction de ce mémoire, ainsi qu'à Monsieur Frédéric Denèfle mon tuteur d'apprentissage pour m'avoir permis d'effectuer mon apprentissage au GAREX et pour ses précieux conseils. Je souhaiterai également remercier toute l'équipe du GAREX, et notamment Monsieur Jean-Luc Anselmi et Monsieur Jean de Lavergnolle pour la transmission de leur savoir tout au long de mon apprentissage et pour leur soutien dans mes travaux universitaires. Enfin je souhaite remercier les professionnels que j'ai rencontré et qui ont accepté de me consacrer du temps pour répondre à mes questions et pour m'orienter dans mes recherches, à savoir Monsieur Guy-Louis Fages, Monsieur John Lenormand, Monsieur Jean-Paul Thomas et Madame Emmanuelle Biehler – Marghieri.

Liste des abréviations

- CEND : Confiscation Expropriation Nationalization Deprivation (Confiscation, Expropriation, Nationalisation, Dépossession)
- EGMR : Extension de garantie en matière de recours
- FFA : Fédération Française des Assurances
- FFSA : Fédération Française des Sociétés d'Assurance
- ISCC : Institute Strikes Clause Cargo
- IUA : International Underwriting Association of London (l'Association Internationale de Souscription de Londres)
- JCC : Joint Cargo Committee
- JWC : Joint War Committee
- OMI : Organisation maritime internationale RG : Risques de guerre
- ONU : Organisation des Nations-Unies
- RG : Risques de guerre
- RO : Risques ordinaires
- WSRCC : War Strike Riot and Civil Commotion (Guerre, Grève, Emeute et mouvement populaire)

Sommaire

Liste des abréviations	5
Sommaire	6
Introduction	8
Partie 1 : La nécessité d'une assurance risques de guerre et assimilés adaptée en assurance maritime et transports	11
Chapitre 1 : L'origine de l'assurance risques de guerre en assurance maritime et transports	11
<u>Section 1 : Le risque de guerre, d'un risque ordinaire à un risque extraordinaire</u>	<u>11</u>
<u>Section 2 : Un risque extraordinaire au régime spécial</u>	<u>14</u>
Chapitre 2 : La nécessité d'adapter les garanties à l'évolution des risques de guerre et assimilés	22
<u>Section 1 : Des risques évolutifs</u>	<u>22</u>
<u>Section 2 : La nécessaire prise en compte de l'évolution des risques par les polices d'assurance RG</u>	<u>30</u>
Partie 2 : L'adaptation des garanties d'assurance maritime et transports à la notion large et mouvante de risque exceptionnel	34
Chapitre 1 : Des définitions larges et imprécises	34
<u>Section 1 : Les notions des risques assimilés à la guerre</u>	<u>34</u>
<u>Section 2 : Les risques sociaux et politiques assimilés aux risques de guerre</u>	<u>43</u>
Chapitre 2 : Des polices d'assurances risques exceptionnels complètes sur le marché de l'assurance maritime et transports	53
<u>Section 1 : Une couverture large des risques de guerre sur le marché de l'assurance maritime et transports</u>	<u>53</u>

<u>Section 2 : Etude comparative des différentes polices d'assurance RG concernant les événements garantis</u>	<u>58</u>
Conclusion	63
Bibliographie	64
Annexes	69
Table des matières	81

Introduction

La notion d'assurance « *risques de guerre* » concerne essentiellement la branche « Transport » de l'assurance, qui se compose de quatre catégories : les assurances Corps Maritimes, Marchandises transportées, Aviation et Spatiale (ces deux dernières ne seront pas traitées dans ce mémoire).

Le chiffre d'affaires global de l'assurance Transport s'élève à 2038 millions d'euros en 2015¹.

En droit des assurances, le mot « *risque* » a plusieurs sens. Il peut désigner l'objet de la garantie offerte, le préjudice garanti et l'événement générateur de ce préjudice². Ce peut être aussi le danger auquel le navire ou la cargaison est exposé et dont l'assureur couvre les conséquences dommageables.

Ce qui caractérise l'assurance maritime et transports, c'est la nature du risque, de l'événement qui est la cause du préjudice. C'est-à-dire que l'assurance maritime et transports garantit les dangers nés à l'occasion d'un transport de marchandises ou d'une expédition maritime³.

Historiquement, le droit des transports comme le contrat d'assurance sont nés dans le domaine maritime. En effet, la navigation maritime s'est toujours conjuguée avec le commerce, et les expéditions maritimes ont toujours été exposées à de nombreux risques : guerres, pirates, prises et autres fortunes comme l'incendie ou le naufrage pour les moins fréquents⁴. L'idée de l'assurance des expéditions maritimes est donc aussi ancienne. Elle est apparue au IV^{ème} siècle av. J.C. avec le « *prêt à la grosse aventure* »⁵. C'est au XVII^{ème} siècle qu'apparaissent les bases d'une assurance moderne.

Pendant longtemps, la législation et les polices d'assurance n'opéraient aucune distinction entre les risques ordinaires (ou risques de mer dit « RO » ci-après) et les risques de guerre (dit « RG » ci-après). Cette assimilation était complète tant les risques de guerre étaient fréquents.

¹ Rapport de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (dite « FFSA »), « Assurance de biens et de responsabilités - données clés 2015 », Juillet 2015, site web : www.ffsa.fr (consulté en Mai 2016).

²(M.-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Polices françaises d'assurance maritime sur corps », *JurisClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.612, Avril 2004, p.16

³ (F) TURGNE, « Assurances maritimes et transports, Panorama » *JurisClasseur Transport*, Fasc.989, décembre 2013, p.6.

⁴ (G) PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives*, Mémoire, Université de Paris II, Paris, décembre 2004, p.8

⁵ *La Couverture des risques de guerre en assurance transport*, Mémoire, 2003, p.6 et suiv. (pas d'autres informations disponibles).

Cependant, une fois la guerre devenue plus rare et les dommages devenus plus conséquents, le besoin de séparer les couvertures RO et RG se fit sentir ⁶.

Aujourd'hui, le Code des assurances français et les polices distinguent les RO et les risques exceptionnels. Ces risques exceptionnels regroupent les RG et ceux qui y sont assimilés.

En effet, les garanties RG des polices d'assurance se sont adaptées à l'évolution des risques auxquels les corps de navire et les marchandises sont soumis. Les assureurs ont su tirer profit du développement des nouveaux risques et de la demande des assurés, car, il est clair que plus l'assureur accepte de prendre de risques à sa charge, plus il est rémunéré par une prime importante, ce qui lui permet d'augmenter son chiffre d'affaire et de mieux mutualiser son exposition aux risques.

Ainsi les risques exceptionnels atteignent aujourd'hui la liste des événements suivants :

- *« la guerre civile ou étrangère, les hostilités, représailles, torpilles, mines, et tous autres engins de guerre et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*
- *les captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions, confiscation ou expropriations par tous gouvernements et autorités quelconques ;*
- *les émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;*
- *la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*
- *les armes et engins de guerre destinés à exploser par modifications de structure du noyau de l'atome »⁷.*

Ces risques, inscrits dans les Imprimés standards⁸ français dans leur dernière version sont clairement énumérés⁹. Les Imprimés standards anglais ont une énumération quelque peu différente¹⁰.

⁶ (O) LASMOLES, « Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes », *La Revue Mare Liberum*, n°1, avril. 2004, p. 21.

⁷ Voir **Annexe 1** : Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés du 1^{er} janvier 2012.

⁸ Les Imprimés standards sont des modèles de polices, ou polices types.

⁹ Op. cit.

¹⁰ Voir **Annexe 2** : Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time du 1^{er} Novembre 1995.

Cependant, ni les polices ni le Code des assurances ne donne de définition précise des risques exceptionnels. Cette absence de définition semble être un choix des acteurs du marché de l'assurance¹¹.

Toutefois, en pratique, notamment au moment de la déclaration d'un sinistre à l'assureur, la question de savoir si l'événement générateur du préjudice est un RG ou un risque assimilé se pose. Pour cela, la définition des risques s'avère importante tant pour l'assureur qui doit encadrer ses garanties afin de limiter son engagement financier, que pour les autres acteurs de l'opération d'assurance et de réassurance (assuré, courtier, agent d'assurance, assureur et réassureur). Cependant, on remarque que ces définitions sont larges et souvent imprécises ou peu claires. Il y a donc ici un danger pour les assureurs et les réassureurs, car, même si ceux-ci se doivent d'adapter au mieux leur couverture pour prendre en compte tous les risques existants et faire face à la concurrence très rude sur le marché, ils doivent également veiller à encadrer leurs garanties de la manière la plus précise possible tant du point de vue des événements garantis que de la durée de la garantie. En effet, les imprécisions peuvent se retourner contre les assureurs qui, selon la jurisprudence, ne sont pas favorisés dans ce cas.

Ce mémoire aura donc pour objectif de définir les risques exceptionnels, de montrer que le marché de l'assurance maritime et transports s'adapte à l'évolution de ces risques, et de mettre en évidence les différences concernant les événements garantis entre les polices du marché français et celles du marché anglais, bien qu'il existe d'autres garanties sur le marché international des RG, tels que le marché suédois, allemand, norvégien, arabe ou américain.

Ces questions se rejoindront sous la problématique suivante, à savoir, comment le marché de l'assurance maritime et transports appréhende-t-il la notion large de risque exceptionnel ?

Afin de répondre à cette problématique, il conviendra de revenir sur la nécessité d'une assurance risques de guerre et assimilés adaptée en assurance maritime et transports (Partie 1), avant d'étudier l'adaptation des garanties d'assurance maritime et transports à la notion mouvante de risque exceptionnel (Partie 2).

11 Voir **Annexe 3** : Compte rendu de mon entretien du 30 juin 2016 avec Mr. Jean-Paul THOMAS, Responsable de la Direction des assurances transport de la FFSA ; **Annexe 4** : Compte rendu de mon entretien du 5 août 2016 avec Monsieur Guy-Louis FAGES, Risk Manager chez TOTAL.

Partie 1 : La nécessité d'une assurance risques de guerre et assimilés adaptée en assurance maritime et transports

Traditionnellement, les RO et les RG se confondaient. Ce n'est que plus tard, au XIX^{ème} siècle que la distinction entre les différents risques maritimes devint nécessaire. On assiste alors à la naissance de l'assurance RG en assurance maritime et transports (Chapitre 1). Cependant, afin de répondre au mieux aux exigences des assurés, il est nécessaire que les garanties s'adaptent à l'évolution des RG et assimilés (Chapitre 2).

Chapitre 1 : L'origine de l'assurance risques de guerre en assurance maritime et transports

Historiquement, la distinction entre les RG et les RO n'existait pas. Ce n'est que plus tard que le RG est devenu un risque extraordinaire (Section 1), donnant lieu à l'application d'un régime spécial (Section 2).

Section 1 : Le risque de guerre, d'un risque ordinaire à un risque extraordinaire

A l'origine de l'assurance maritime, les risques de mer et les RG faisaient l'objet d'une couverture commune (§1). Plus tard, une distinction dans les polices d'assurance fût rendue nécessaire (§2).

Paragraphe 1 : Une couverture commune à l'origine

Les RG ont longtemps été confondus avec les RO, tant au niveau de la législation, que des polices d'assurance¹².

L'article 350 du Code de commerce de 1807 considérait que : « *Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages, qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par*

¹² (G) PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives*, Mémoire, Université de Paris II, Paris, décembre 2004, p.8 et suiv.

ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer »¹³.

Jusqu'à 1967, aucune distinction n'était donc faite dans la législation entre les différentes fortunes de mer. Cette unicité des risques mise en place par l'Ordonnance de la marine de 1681¹⁴ s'expliquait par le contexte de l'époque. En effet, la guerre maritime était permanente avec les Hollandais ou les Anglais. Pour le reste, les prises et le risque de piraterie constituait souvent un danger aussi fréquent que les risques de mer proprement dits. Cette situation n'avait pas évolué lors de la rédaction du Code de commerce¹⁵.

L'unicité des risques a été clairement justifiée par LEMONNIER, pour qui « *la guerre était à peu près l'état normal et habituel de l'Europe ; La paix formait plutôt l'exception que la règle (...). Les risques de guerre étaient si fréquents et si continuellement mêlés aux risques de paix, que les taux de primes devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres* »¹⁶.

Pendant longtemps, toutes les polices d'assurance corps et marchandises ont été en accord avec cette confusion des risques sur le marché français.

Sur le marché anglais, dominé par les marchands Lombards puis par les Lloyd's¹⁷, c'est une police type : le « *SG Form* »¹⁸ qui couvrait l'ensemble des risques sans distinction.

¹³ Selon RODIERE, « *le mot « fortune » éveille l'idée du cas fortuit ; l'origine du mot est la même et le sens est le même* », voir (R) RODIERE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 1974, p.461.

¹⁴ Article 26, Ordonnance du 31 juillet 1681 de la Marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer, dite « Ordonnance de Colbert » : « *Seront aux risques des Assureurs toutes pertes & dommages qui arriveront sur Mer par tempête, naufrages, échoümens, abordages, changemens de Routes, de Voyage, ou de Vaisseau, jet, feu, prise, pillage, arrêt de Prince, Déclaration de Guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer* ».

¹⁵ Op.cit.

¹⁶ (C) LEMONNIER, *Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes usitées en France* : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne. Paris, Videcocq père et fils, Tome I, 1853, Bordeaux, Balarac Jeune, p. 228.

¹⁷ (G) PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives*, Mémoire, Université de Paris II, Paris, décembre 2004, p.12 ; (L.A.) BOITEUX, *La fortune de Mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1968, Collection Ports, routes, trafics, no24, p.152; (F) BAUCHARD, « Londres : Lloyd's fortune de mer », Article de presse, *Les Echos*, 1er juillet 2009, site web : <http://archives.lesechos.fr/archives/2009/Enjeux/00259-021-ENJ.htm>.

¹⁸ *La couverture des risques de guerre en assurance transport*, Mémoire, 2003, p.8 et 9; (M) ASTEBOL LARSEN, *Assurance maritime et le transport multimodal*, Mémoire, Université Aix-Marseille, CDMT, 2009, p. 8 et 9.

Cette police était conforme au *Marine Insurance Act* du 21 Décembre 1906¹⁹ qui n'établit aucune distinction entre les divers risques maritimes.

Cette couverture automatique des RG reflétait le besoin des assurés de par le contexte. La prime était donc calculée en prenant en compte aussi bien les RG que les risques de mer.

Cependant, au XIXème siècle, les assureurs français et anglais ont dû exclure les RG de leur couverture.

Paragraphe 2 : Une distinction dans les polices d'assurance rendue nécessaire

L'assimilation des risques n'étant pas d'ordre public, la pratique a pu petit à petit s'en détacher, jusqu'à exclure en totalité les RG des polices d'assurance²⁰.

La raison de cette évolution est double. D'une part, les guerres sont devenues moins fréquentes et les dommages plus conséquents. D'autre part, les assureurs étaient dans l'impossibilité de modifier les primes d'assurance souscrites en temps de guerre. De même pour les assurés en temps de paix²¹.

Cette évolution s'est faite en plusieurs étapes. Les assureurs ont commencé par prévoir des primes additionnelles en cas de guerre. Ils ont ensuite modifié leurs polices pour que les RG ne soient plus automatiquement garantis. Enfin, en 1840, les assureurs français ont exclu totalement les risques de guerre de leurs polices d'assurance et en 1898 le « *SG Form* » a également été amendé dans ce sens²².

Les RG sont alors devenus des risques extraordinaires différenciés des risques maritimes ordinaires, mais dans la pratique seulement. En effet, la législation ne sera modifiée que bien plus tard.

¹⁹ Article 3, 2°, c) du *Marine Insurance Act* (ou « Loi anglaise sur l'Assurance Maritime ») du 21 Décembre 1906. Site web : <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/images/documents%20pdf/legislation/Etrangere/English%20Marine%20Insurance%20Act%201906.pdf>.

²⁰ (R) RODIERE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 1974, p.463.

²¹ Op. cit.

²² Op.cit.

Section 2 : Un risque extraordinaire au régime spécial

Jusqu'à la première guerre mondiale, les compagnies d'assurance privées françaises ont continué d'assurer les RG jusqu'à ce que l'assurance des RG par l'Etat devienne facultative, puis obligatoire. Enfin, un grand changement fut opéré au niveau de la législation en 1967²³. La loi du 3 juillet 1967 a permis, pratiquement un siècle plus tard, à la législation de se mettre en accord avec la pratique. Depuis, les RG et les risques assimilés sont exclus légalement des polices d'assurance générales (§1) et ils font l'objet de Conventions spéciales (§2). L'assurance et la réassurance des RG par l'Etat n'est plus obligatoire en France depuis la loi du 31 décembre 1989²⁴. Les compagnies peuvent donc conserver le RG ou le céder à d'autres réassureurs.

Paragraphe 1 : Des événements exclus légalement des polices générales

Une liste d'événements est exclue de la garantie des polices générales bien que ces risques exclus puissent faire l'objet d'un rachat de la part de l'assuré (A). De plus, cette exclusion des risques est confortée par une présomption légale (B).

A. Une exclusion légale des risques de guerre susceptibles d'être rachetés

Aujourd'hui en droit français, et depuis la loi du 3 juillet 1967, l'article L172-16 du Code des assurances impose une liste d'événements exclus des polices d'assurance générales. Il dispose que :
« Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant :

1° De guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;

2° De piraterie ;

3° De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

4° D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

²³ Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 sur les Assurances maritimes, JORF du 4 juillet 1967, p.6648.

²⁴ Article 46, al.2, Loi n°89-1014 du 31 décembre 1989 portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen, JO du 3 janvier 1990, p.74.

5° *Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules* »²⁵.

On note d'une part, que cette liste à l'origine des garanties RG dans les polices d'assurance est moins détaillée et complète que celle des polices. D'autre part, que le législateur a prévu la possibilité de stipulations contraires. L'assuré a donc la possibilité d'étendre ses garanties aux RG moyennant le paiement d'une prime additionnelle.

Une présomption légale est ajoutée à cette exclusion.

B. Une exclusion des risques de guerre confortée par une présomption unique

L'article L172-17 du Code des assurances énonce une présomption qui ne peut être écartée par les parties au contrat d'assurance. Lorsque la cause du sinistre est inconnue, « *lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer* ». Cet article d'ordre public a également été inséré au Code des assurances par la loi du 3 juillet 1967²⁶. Ainsi, lorsque la marchandise ou le navire est perdue et que la cause en est inconnue, l'origine du sinistre est présumée être un événement de mer, que ce soit en période de guerre ou non²⁷. Les derniers Imprimés standards français de 2012 sont conformes au Code des assurances, puisqu'ils prévoient une clause en ce sens.

Notons enfin que cette présomption est simple, et que la preuve contraire peut être apportée par tous moyens²⁸.

Qu'en est-il en cas de pluralité de causes ? C'est-à-dire lorsque le sinistre a pour cause un RO et un RG. Par exemple, c'est le cas d'un abordage dû à l'extinction de feux de navigation en raison d'un état de guerre.

²⁵ Article L172-16 du Code des assurances.

²⁶ Ibid., article 21.

²⁷ CCass. ch. civ., 24 mars 1992, n°89-14.880, publié au bulletin, lextenso.fr ; Ccass. ch. civ., *Cie d'assurances La Foncière et autres c/ Crédit industriel et commercial*, 17 juillet 1967, n°65-13.857, publié au bulletin, lextenso.fr.

²⁸ (R) RODIERE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 1974, p.467 ; (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.19 ; T.com. Seine, 24 juin 1921, Gaz. Pal. 1921,2, p.254.

La jurisprudence française n'a pas établi de principe général et prend en considération les situations qui se présentent au cas par cas. Ainsi, le sinistre peut être considéré dans certains cas de la police RO, et dans d'autres, de la police RG²⁹.

En droit anglais, aucune présomption légale n'est prévue en cas de disparition du navire ou de la cargaison. Les parties ont recours soit à l'arbitrage pour déterminer la police d'assurance en cause, soit à l'insertion d'une « *Missing vessel clause* » ou « *clause pour navire disparu* » dans la police RO ou la police RG pour déterminer quel assureur devra indemniser la perte totale du navire et à partir de quel moment.

Les RG sont couverts par des couvertures spéciales qui complètent les conventions générales.

Paragraphe 2 : Une couverture spéciale pour les risques de guerre

Les RG et assimilés ne peuvent être couverts que par des Conventions spéciales qui sont complémentaires des Conventions générales (A). Cependant, même si ces extensions de garantie couvrent la plus part des risques exclus, les Conventions spéciales disposent elles aussi de leurs propres exclusions (B).

A. Des Conventions spéciales complémentaires des Conventions générales

Les RG sont assurables moyennant la souscription de Conventions spéciales et d'une prime correspondante.

En pratique, les premières Conventions spéciales pour l'assurance des risques de guerre et assimilés sont anciennes. On trouve par exemple des conventions antérieures à 1918³⁰.

Aujourd'hui, des modèles de Conventions spéciales sont proposés aux professionnels du transport autant pour l'assurance corps de navire, que pour l'assurance facultés.

²⁹ (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.20.

³⁰ Voir Texte de l'Imprimé Facultés, Clause « Risque de Guerre » française antérieure à 1918, site web : <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/images/documents%20pdf/polices%20risques%20de%20guerre/Clause%20Guerre%20Facultes%20avant%201918.pdf>.

En France, et concernant l'assurance corps de navire, ces Conventions spéciales³¹ sont autonomes. Leur souscription n'est pas dépendante de la souscription d'une assurance pour les RO. Cependant, elles complètent les Conditions générales pour l'assurance de corps maritime. En effet, bien que l'achat d'une garantie RG peut se faire indépendamment de l'achat d'une garantie RO, les Conventions spéciales pour l'assurance des RG sont régies par leurs propres dispositions ainsi que par les dispositions des polices risques ordinaires³².

Concernant l'assurance des facultés c'est différent, puisque les Conventions Spéciales « *n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur les Polices Françaises (...) couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires* »³³. Ainsi, elles sont dépendantes des polices RO.

Les Imprimés standards du marché anglais sont eux indépendants des garanties RO, mais ils renvoient tout de même aux conditions de l'Imprimé standard RO.

En France, c'est la Fédération Française de l'Assurance (dite « FFA »)³⁴ qui met à disposition ces Imprimés standards. Concernant les conditions anglaises, les Imprimés sont édictés par l'*International Underwriting Association of London*³⁵.

Aujourd'hui, les modèles de Conventions spéciales proposés par la FFA pour l'assurance corps sont notamment³⁶ les « *Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et risques assimilés* » (Imprimé du 11 décembre 1990 et Imprimé du 1^{er} janvier

³¹ Voir **Annexe 1**.

³² Ibid.

³³ Voir Article 1^{er} des Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève - « Garantie Waterborne » et « Garantie étendue », du 1^{er} octobre 2008, **Annexes 5 et 6**.

³⁴ Anciennement Fédération Française des Sociétés d'Assurance (« FFSA »), devenu la FFA le 10 décembre 2015. Voir site officiel : <http://www.ffa-assurance.fr/>.

³⁵ L'IUA ou *International Underwriting Association of London* représente les compagnies d'assurance qui opèrent sur le marché de l'assurance de Londres en dehors des Lloyd's. Il comprend les succursales ou filiales de toutes les plus grandes compagnies d'assurances internationales du monde de l'assurance et de la réassurance. Voir site officiel : <http://www.iua.co.uk/>.

³⁶ Il existe des Imprimés standards plus spécifique pour les corps de pêche, les corps de plaisance, ou encore les navires en construction. Voir pour information les clauses répertoriées sur le site web : <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/polices-et-clauses/risque-de-guerre-assurances-maritimes.html>.

2012)³⁷. Pour l'assurance des Facultés, il s'agit notamment des « *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue* »³⁸ du 1^{er} octobre 2008, modifiées le 1^{er} juillet 2009. Cette « *Garantie étendue* » est spécifique au marché français. Des Conventions spéciales sont également offertes pour une « *Garantie Waterborne* »³⁹.

Enfin, des Clauses additionnelles sont également proposées pour compléter les dispositions des Imprimés RG et pour former un véritable package de garanties. Il s'agit notamment de clauses d'extension pour les recours de tiers (dite clause « EGMR »), pour l'assurance « *Bonne arrivée* »⁴⁰ et pour l'assurance des pertes financières du navire du commerce (ou pertes d'exploitations).

Sur le marché anglais, la clause type est l'« *Institute Strikes Clauses* » du 1^{er} janvier 2009 concernant les facultés (ou « *Cargo* »). Elle garantit les risques relatifs aux marchandises lorsqu'elles sont à bord d'un navire. En effet, depuis la conclusion d'un accord de 1937 à Londres intitulé « *War Risks Waterborne Risks Agreement* » (ou « *Accord sur les risques de guerre en mer* »), les assureurs maritimes et transports refusent de garantir les RG pour les marchandises qui sont à quai ou à terre. Celles-ci doivent faire l'objet d'un autre type de garanties.

Concernant la garantie corps de navire (ou « *Hull* »), on trouve notamment :

- L'« *Institute War and Strikes clauses* » du 1^{er} Novembre 1995⁴¹ ;
- L'« *Institute War and Strikes clauses* » dite « Clause 281 » du 1^{er} Octobre 1983⁴².

³⁷ Voir **Annexes 1 et 7**

³⁸ La « *Garantie étendue* » ou garantie de « *Bout en bout* » ou encore de « *Magasin à magasin* » est une garantie couvrant la marchandise (conditionnée pour l'expédition) de la sortie du magasin de l'expéditeur à l'entrée dans le magasin du destinataire.

³⁹ **Annexes 5 et 6**. La garantie « *Waterborne* » commence lorsque les marchandises transportées quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges.

⁴⁰ « *La garantie « Bonne Arrivée » est un capital souscrit en complément de la valeur d'assurance corps qui ne joue que dans le cas de la perte totale ou du délaissement du navire consécutif à un événement garanti. Ce capital permet à l'assuré de faire face aux difficultés financières liées au remplacement du navire disparu* », site web : <http://www.cap-marine.com/fr/produit-corps-machines-1.html> .

⁴¹ Voir **Annexe 2**.

⁴² Voir **Annexe 8**.

Des clauses additionnelles sont également proposées pour compléter ces Imprimés standards. Notamment, la clause « *Violent Theft, Piracy and Barratry Extension* »⁴³ qui permet d'insérer la garantie des risques de vol avec violence, de piraterie et de baraterie à la police RG. Ces risques étant normalement couverts par la police RO.

D'autres clauses additionnelles sont proposées pour garantir les dommages aux tiers grâce à l'inclusion dans les polices de « *War P&I Clauses* »⁴⁴, pour garantir les « *Loss of Hire* » (ou « pertes d'exploitation »), ou encore les dommages à la suite d'un « *Blocking & Trapping* » littéralement une « *Entrave et Prise au piège* » d'un navire dans un canal, un fleuve ou toutes autres eaux où la navigation est restreinte pour rejoindre la Haute mer.

Les polices d'assurance sont des contrats. Les parties peuvent donc définir librement, négocier les obligations auxquelles elles souscrivent dans le respect de la loi qui régira leur police, c'est-à-dire la loi choisie par elles. Les Imprimés standards font donc souvent l'objet de rajouts ou de suppressions de clauses.

En pratique, et du fait de la dominance des anglais sur le marché de l'assurance maritime et transports, les clauses anglaises sont les plus utilisées. En effet, celles-ci conviennent d'avantage aux assurés évoluant sur un marché international. Les Imprimés français sont d'une part moins utilisés que les Imprimés anglais, et d'autre part, ils sont largement complétés par des clauses anglaises.

Enfin, il faut préciser que d'autres marchés du RG ont également émis leurs Imprimés standards, tels que les Imprimés belges, allemands, suédois ou américains.

Bien que ces Conventions spéciales offrent des garanties pour les RG, elles excluent certains risques de leur couverture.

⁴³ Littéralement « *Extension de garantie pour le Vol commis avec Violence, la Piraterie et la Baraterie* ».

⁴⁴ « *Protection & Indemnity clause* » ou « clause de Protection et d'Indemnisation ». L'assurance « *P&I* » est une forme d'assurance maritime mutuelle prévue par un P&I Club. La couverture P&I comprend l'assurance des dommages aux tiers pendant le transport ou au personnel, équipage, en cas de risque de guerre et les risques de dommages environnementaux tels que les déversements de pétrole et la pollution.

B. Les événements exclus des conventions spéciales pour l'assurance des risques de guerre

Les Conventions spéciales ne garantissent pas tous les risques exceptionnels. Les Imprimés standards français et anglais disposent de leurs propres exclusions de garantie⁴⁵. Ces exclusions sont ensuite complétées par des clauses additionnelles du marché anglais qui excluent d'autres risques.

Ainsi, ne peuvent être couvertes les conséquences d'un commerce prohibé ou clandestin⁴⁶. C'est le cas par exemple de la saisie par les autorités d'un navire transportant de la drogue.

Un arrêt récent d'une Cour d'appel de Londres datant du 1^{er} août 2016⁴⁷ a eu à connaître de la question de savoir si les assureurs RG étaient tenus d'indemniser la perte totale du vraquier « B ATLANTIC » consécutive à la confiscation du navire pour présence de cocaïne à bord dans les eaux vénézuéliennes en 2007. Les juges considèrent qu'il s'agit d'une cause d'exclusion de la garantie, et ce, même si les propriétaires du navire et l'équipage ne sont pas suspectés d'être impliqués dans ce trafic de drogue.

C'est aussi le cas lorsqu'un navire est volontairement coulé par son équipage pour dissimuler les preuves d'une pêche illégale. Nous avons eu récemment un exemple concret avec le navire « *Thunder* »⁴⁸ qui était recherché par Interpol pour le braconnage de la Légine dans l'Océan Austral et qui a coulé dans des circonstances suspectes alors qu'il était traqué par les navires de la *Sea Shepherd*⁴⁹. Des preuves du braconnage ont été collectées et la compagnie assurant le navire a refusé à raison d'indemniser le sinistre⁵⁰.

⁴⁵ Se reporter aux différents Imprimés standards en Annexe.

⁴⁶ Voir article 4.1.5, Institute War and Strikes clauses Hull Time, Clause 281, 1/10/1983, **Annexe 8**.

⁴⁷ Court of Appeal, Civil Division, 1 August 2016, *Atlasnavios Navegação LDA v. Insurers*, Neutral Citation Number : 2016 EWCA Civ.808, Case no : A3/2015/0123.

⁴⁸ Sea Shepherd News, Article, 6 Avril 2015, site web : <http://www.seashepherd.fr/news-and-media/news-20150406-fr-01.html>.

⁴⁹ *Sea Shepherd Conservation Society* est une organisation internationale fondée en 1977 à but non lucratif de conservation de la faune et de la flore marine, site web : <http://www.seashepherd.fr/who-we-are/>.

⁵⁰ Voir notamment les articles suivants : http://www.slate.com/articles/health_and_science/science/2016/07/the_self_sunk_pirate_ship_the_thunder_and_recent_research_expose_how_insurance.html ; <http://www.geo.fr/photos/reportages-geo/sao-tome-et-principe-sea-shepherd-thunder-jugement-historique-contre-la-peche-illegale-158388>.

En pratique, des clauses additionnelles exclues également certains types de risques. C'est le cas du risque atomique et du risque cybernétique dont les clauses d'exclusion sont pratiquement toujours insérées dans les polices RG.

Enfin, une clause est également toujours prévue pour exclure la couverture des assurés ou d'un commerce faisant l'objet d'embargo ou de sanctions économiques de la part du Royaume-Uni, de la France, de l'Union européenne et des Etats-Unis. Pour exemple, on peut citer la limitation de fourniture de service d'assurance ou de réassurance à des entités constituées en Iran à la suite de la publication du règlement européen n°961/2010 du 25 octobre 2010⁵¹.

Afin d'étendre leurs garanties, ou de les encadrer, et plus généralement d'adapter leur couverture, les assureurs doivent être au fait de l'évolution des risques.

⁵¹ Règlement (UE) n° 961/2010 du 25 octobre 2010 du Conseil limitant fortement la fourniture de service d'assurance ou de réassurance à des entités constituées en Iran, ou relevant de sa juridiction, ou à des personnes ou entités agissant pour leur compte ou sous leur contrôle, JOUE 27 octobre 2010; (F) TURGNE, « Assurances maritimes. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendu de la garantie », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 990, juin 2016, p.63

Chapitre 2 : La nécessité d'adapter les garanties à l'évolution des risques de guerre et assimilés

Depuis la mise en place des premières polices d'assurance RG, les risques ont évolué et ils continuent d'évoluer (Section 1). Les assureurs doivent prendre en considération l'évolution des risques afin d'offrir aux bénéficiaires des polices d'assurance adaptées à leurs besoins, mais ils doivent également encadrer leurs garanties pour exclure les risques qu'ils ne souhaitent pas prendre en charge (Section 2).

Section 1 : Des risques évolutifs

Ces dernières années, on a pu observer une évolution des risques à plusieurs égards. Tout d'abord, on remarque que les marchandises transportées et les corps de navire sont moins exposés à des RG à proprement parlé qu'à des risques politiques et sociaux (§1). On remarque également une évolution du risque terroriste (§2) ainsi qu'une évolution de la piraterie dans son mode opératoire et dans les zones où elle sévit (§3). Enfin, de nouveaux risques émergents doivent être pris en compte (§4).

Paragraphe 1 : Des risques de guerre vers des risques politiques et sociaux

La définition des RG a évolué et continuera d'évoluer du fait de l'évolution du contexte international. L'importance qu'avaient certains risques n'existe plus aujourd'hui et ils ont été remplacés par d'autres risques. C'est le cas du risque de guerre à proprement parlé (A), qui, très présent lors de la mise en place de l'assurance maritime est devenu marginal aujourd'hui et a laissé sa place aux risques sociaux et politiques qui ont pris une importance majeure dans le secteur du transport en général (B).

A. Du risque de guerre à proprement parlé

Le risque de guerre à proprement dit englobe à la fois le risque de « guerre civile » et le risque de « guerre étrangère ».

L'Organisation des Nations-Unies ne donne pas de définition de la guerre, mais le droit international humanitaire nous donne une définition du « *conflit armé international* » ou « CAI » et du « *conflit*

armé non international » ou « CANI ». Ces définitions ont été établies par le Comité international de la Croix-Rouge (« CICR ») en 2008⁵².

Ainsi, selon le rapport présenté, « *on parle de CAI lorsqu'un ou plusieurs Etats ont recours à la force armée contre un autre Etat, quelles que soient les raisons ou l'intensité de cet affrontement* »⁵³. Un CANI est un conflit armé « *qui se déroule sur le territoire d'une Haute partie contractante entre ses forces armées et des forces armées dissidentes ou des groupes armés organisés (...)* ».

Le droit français ne donne pas de définition de la guerre. C'est donc la jurisprudence et la doctrine qui ont délimité les notions de « guerre civile » et de « guerre étrangère ».

Selon Marie-Béatrix CRESCENZO-D'AURIAC, la guerre étrangère est « *le moyen pour un Etat de régler par la force ses différends avec un autre Etat et d'imposer à celui-ci des concessions territoriales, économiques ou politiques que n'aurait pu obtenir la négociation* »⁵⁴.

La jurisprudence a précisé cette définition en estimant tout d'abord que la guerre étrangère peut exister en l'absence de déclaration de guerre⁵⁵. C'est aussi le cas lorsqu'un gouvernement en présence n'est pas légal⁵⁶.

Enfin, « *il doit s'agir d'un état latent ou avoué, de fait ou de droit, mais en général, de belligérance* »⁵⁷.

Parmi les conflits majeurs de ces dernières années, on peut citer la guerre Iran/Irak qui dura de 1980 à 1988 et qui suscita une multitude d'événements tant terrestres que maritimes et notamment la destruction de nombre de navires. On comptait alors 547 attaqués durant le conflit.

La guerre civile ou la « *situation de guerre civile* » assimilée⁵⁸, « *se manifeste par l'affrontement, au sein d'un même Etat, de deux parties qui utilisent la lutte armée pour remettre en cause le pouvoir* ».

⁵² CIRC, « Comment le terme « conflit armé » est-il défini en droit international humanitaire ? », Rapport, mars 2008, site web : <https://www.icrc.org/fre/assets/files/other/opinion-paper-armed-conflict-fre.pdf>.

⁵³ Ibid., p.1.

⁵⁴ (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.14.

⁵⁵ T. com. Marseille, 28 juillet 1964, DMF 1965, p. 178.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Op. cit. ; T.com. Nantes, 12 décembre 1966, DMF 1966, p.431.

⁵⁸ CA Paris, 29 septembre 1995, JurisData n°1995-600467.

dans l'Etat ou le pouvoir de l'Etat »⁵⁹. Plus précisément, « une guerre civile se définit par un conflit prolongé de grande échelle, politiquement organisé, physiquement violent, qui se produit au sein d'un pays, principalement entre deux larges groupes de citoyens qui se disputent le monopole de la force physique. Les guerres civiles entraînent une violence interne soutenue et à grande échelle, qui les distingue des épisodes de violence politique intenses mais limités qui contestent le monopole de la force, comme les coups d'Etat, les rébellions ou les assassinats politiques. Des acteurs externes peuvent être amenés à participer à une guerre civile, mais la violence se produit dans les limites du pays, et implique majoritairement des acteurs internes »⁶⁰.

Ainsi, par exemple, le conflit en Syrie n'est pas une guerre civile, et selon Monsieur GERSOVITZ et Monsieur KRIGER, *« le seul cas de guerre civile dans l'Afrique subsaharienne depuis la vague d'indépendance est la guerre du Biafra à la fin des années 1960 »⁶¹*. Toutefois, les assureurs peuvent avoir une interprétation différente.

Les dommages aux corps et aux marchandises transportées en lien direct avec une guerre étrangère ou une guerre civile à proprement parlé se font plus rares. Et ce, même si les Imprimés standards complètent cette garantie par les risques de représailles, de rébellion, d'hostilités, de révolution et tout acte d'hostilité en général.

Ainsi, les assureurs ont assimilé le conflit au Sri Lanka à une guerre civile au cours duquel plusieurs navires de commerce ont été touchés tels que le « CORDIALITY »⁶², l'« ATHENA », le « PRINCESS KASH » et le « YU JUA » entre 1997 et 1999⁶³.

Le RG à proprement parlé est moins fréquent du fait de la diminution des conflits armés d'une part et de l'évitement des zones de conflit armé par les navires et les expéditions d'autre part. Les assurés sont en effet mieux informés en cas de situation conflictuelle. C'est le cas par exemple de plusieurs

⁵⁹ Op.cit.

⁶⁰ (M) GERSOVITZ et (N) KRIGER, « What is a Civil War? A critical Review of Its Definition and (Econometric) consequences », *The World Bank Development Economics Vice Presidency Partnerships, Capacity Building Unit, April 2013, PRWP 6397*, p.3, site web : <http://documents.worldbank.org/curated/en/387041468194641798/pdf/wps6397.pdf> .

⁶¹ Op. cit.; (J) KEATING, « Pourquoi le conflit en Syrie n'est pas une guerre civile », *Slate*, août 2013, site web : <http://www.slate.fr/monde/76784/syrie-guerre-civile>.

⁶² Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, Ministère de la Défense, « Le terrorisme maritime », Dossier d'Etude, janvier 2003, p.23, site web : <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2008/Article-cargo-2008-Terrorisme-maritime.pdf>

⁶³ Source professionnelle.

navires de croisière qui ont détourné leur route à la suite de la tentative de coup d'Etat en Turquie au mois de juillet 2016⁶⁴. En effet, plusieurs navires ont notamment annulé leur escale à Kusadasi en Turquie⁶⁵.

Ces dernières années ont vu au détriment du RG propre, l'augmentation des risques politiques et des risques sociaux qui ont été assimilés aux RG.

B. Vers des risques politiques et sociaux

Bastien POTENTIER explique que « *d'après un panel d'experts AXA, les risques socio-politiques occupent la seconde place des risques au plus fort impact sur la société dans les 5 à 10 prochaines années, juste derrière les risques économiques et financiers* »⁶⁶.

On entend par risque purement politique, les risques de confiscation, d'expropriation, de nationalisation et de dépossession ou en anglais « CEND » pour « *Confiscation, Expropriation, Nationalization, Deprivation* ». Cela concerne également les risques de saisie, d'arrêt, de capture ou de détention par une autorité publique, ou ordonnée par le souverain d'une nation. Ces risques anciens étaient associés aux risques d'« arrêt du Prince » énoncés par l'Ordonnance de Colbert, dénommé plus tard « fait du Prince » qui est « *constitué par l'intervention de l'autorité publique* »⁶⁷.

Toutefois, le risque est encore très présent et même s'il constitue un cas de force majeure pour le transporteur qui permet de l'exonérer de sa responsabilité, les propriétaires du navire ou de la cargaison peuvent être indemnisés sous certaines conditions.

Par exemple, la situation actuelle au Venezuela a engendré une augmentation du risque de saisie et de confiscation. Certaines de ces saisies sont effectuées au motif de présence de drogue à bord alors

⁶⁴ <https://southfront.org/turkish-coup-attempt-maps-numbers-videos/>; <http://www.dailydot.com/layer8/turkey-military-coup-facebook-live/>; <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3695879/Erdogan-s-revenge-Map-shows-scale-Turkey-tyrant-s-purge-6-000-judges-military-commanders-coup-rounded-up.html>).

⁶⁵ <http://www.travelagentcentral.com/cruises/turkey-update-more-cancelled-calls-holland-america-carnival-rccl-57196>.

⁶⁶ (B) POTENTIER, *Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation*, Mémoire, Université de Lyon, Lyon, 2015, p.8.

⁶⁷ (P) VEAUX-FOURNERIE, (D) VEAUX et (B) TOURE, « Commerce maritime - Responsabilité du transport - Régime international : Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1268, mai 2005, mis à jour en Novembre 2009.

même que la culpabilité de l'équipage et des propriétaires du navire n'a pas été prouvée. C'est l'exemple de la saisie du « B ATLANTIC » vu précédemment⁶⁸.

On peut également prendre l'exemple des saisies effectuées à la suite des différends territoriaux portant sur les îles et les récifs de la mer de Chine méridionale⁶⁹. Un navire chinois avait été saisi au large des îles Natuna par la marine indonésienne qui l'accusait de pêcher illégalement⁷⁰.

Les navires et les marchandises sont aujourd'hui également d'avantage exposés à des risques sociaux qu'à des risques de guerre à proprement parlé.

Pour exemple, on citera la grève des marins de la SCOP SeaFrance au port de Calais qui durera de juin à septembre 2015. Les marins grévistes qui contestaient le changement d'affrètement du « RODIN » et le « BERLIOZ » au profit du groupe danois DFDS, ont bloqué le port de Calais et ont occupé les navires pendant plusieurs jours. Des dommages matériels ainsi qu'une perte de profit ont été subis par les propriétaires des deux navires⁷¹.

Le risque terroriste a également évolué ces dernières années.

Paragraphe 2 : L'évolution du risque terroriste

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la prise en compte du risque terroriste n'a cessé de s'accroître jusqu'à aujourd'hui où le risque reste très présent. Les attentats du World Trade Center commis à la suite du détournement d'un aéronef, mais aussi les attaques lancées par Al-Qaeda contre l'American destroyer USS Cole en octobre 2000 et l'attentat conduit contre le Limbourg au large du Yémen en 2002 font prendre conscience que le secteur des transports et de la navigation maritime reste vulnérable.

⁶⁸ (J) O'KEEFFE, « B Atlantic : Malice, Perversity and Politics », *Insurance & Reinsurance INCE & CO*, Juin 2015, site web : <http://www.incelaw.com/fr/knowledge-bank/publications/b-atlantic-malice-perversity-politics>

⁶⁹ L'Express, « La Chine n'a pas de droits historiques en mer de Chine selon les juges de La Haye », Juillet 2016, site web : http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/la-chine-n-a-pas-de-droits-historiques-en-mer-de-chine_1811678.html.

⁷⁰ L'Express, « Mer de Chine : l'Indonésie tire sur plusieurs navires chinois », juin 2016, site web : http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/mer-de-chine-l-indonesie-tire-sur-plusieurs-navires-chinois_1803983.html

⁷¹ Le Monde, « A Calais, les marins de SeaFrance multiplient les coups de force », juillet 2015, site web ; http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/01/calais-pourquoi-le-port-est-toujours-bloque_4665738_3234.html

Cependant, on observe que le risque terroriste a évolué et qu'il continue d'évoluer. Selon Delphine BRENDEL, d'un terrorisme autrefois « *révolutionnaire* » qui ciblait un homme d'influence en particulier, puis « *territorial, indépendantiste ou anticolonialiste* » qui visait la réappropriation de terres, on observe aujourd'hui une nouvelle forme de terrorisme : le terrorisme « *instrumental* » qui sert un objectif précis et qui est principalement dirigé contre une autorité⁷².

Cette nouvelle forme de terrorisme d'inspiration religieuse vise aujourd'hui davantage les personnes que les biens matériels ou les symboles tels qu'on a pu le voir envers une ambassade, ou encore envers un train reliant l'Inde et le Pakistan, symbole de l'« Amitié » entre les deux Etats⁷³.

Il s'agit également d'un terrorisme de proximité qui a pour but de toucher le maximum de personnes avec des moyens à la portée de tous.

Les marchandises transportées et les navires ne semblent donc pas être aujourd'hui les cibles privilégiées par les terroristes. Cependant, les moyens de transport restent une cible potentielle du fait de la présence de personnes à bord et de l'utilité des cargaisons pour placer clandestinement des armes ou des personnes⁷⁴.

Enfin, certains événements récents démontrent que le risque d'attaque est toujours présent et que plusieurs scénarios peuvent être envisagés. C'est le cas de l'explosion inexpliquée à bord du navire de croisière « JEAN NICOLI » qui a eu lieu au Grand port maritime de Marseille au mois de juillet 2016⁷⁵, ou encore des attentats à la bombe qui ont visé la cité portuaire de Moukalla au Yémen⁷⁶.

⁷² (D) BRENDEL, « Une petite histoire du terrorisme », CERDACC, *Le Journal des Accidents et des Catastrophes*, août 2016, site web : <http://www.jac-cerdacc.fr/une-petite-histoire-du-terrorisme>.

⁷³ Attentat du Samjhauta Express : alors que L'Inde et le Pakistan entament des négociations de paix, le Samjhauta Express est victime d'attentats meurtriers. 63 personnes meurent dans deux wagons entièrement calcinés. Reliant les deux pays, symbole de l'état de leur relation selon qu'il circule ou non, le Samjhauta Express est surnommé "train de l'Amitié". Attribué aux islamistes, cet attentat avait notamment pour but de compromettre la visite du ministre des affaires étrangères pakistanais en Inde; site web : http://www.linternaute.com/histoire/categorie/115/a/1/3/histoire_du_terrorisme.shtml.

⁷⁴ <http://www.erta-tcrg.org/cr6224/2004-2006/maritime7.htm>

⁷⁵ Le parisien, « Marseille : explosion toujours inexpliquée au Grand Port Maritime », juillet 2016, site web : <http://www.leparisien.fr/faits-divers/marseille-mysterieuse-explosion-au-grand-port-maritime-un-ferry-evacue-31-07-2016-6007039.php> .

⁷⁶ Libération, « Yémen ; 35 morts dans un triple attentat dans un ex-bastion d'Al-Qaeda », juin 2016, site web : http://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda_1462505 ; Lapresse, « Yémen : des attentats de l'EI font 42 morts », juin 2016, <http://www.lapresse.ca/international/moyen-orient/201606/27/01-4995856-yemen-des-attentats-de-lei-font-42-morts.php> .

Paragraphe 3 : La piraterie, un risque évolutif

Le risque de piraterie est au moins aussi ancien que la navigation maritime elle-même. Longtemps oubliée, la menace pirate a montré une recrudescence dans les années 2000 jusqu'à atteindre un pic du nombre d'actes et de tentatives d'actes de piraterie et de vol à main armée en 2008⁷⁷. La menace se concentrait alors majoritairement au large de la Somalie et du Golfe d'Aden. On peut citer les exemples marquants de l'attaque du « PONANT »⁷⁸ en 2008 et de plusieurs tankers en 2011 tels que le navire italien « SAVINA CAYLYN » et du supertanker sud-coréen « SAMO DREAM »⁷⁹.

Bien que ce risque soit « *difficile à appréhender au regard des caractéristiques géographiques, des objectifs variables des pirates, et des cadres géopolitiques* »⁸⁰ on remarque que le risque a évolué, tant dans les zones où la piraterie est pratiquée que dans les modes opératoires des pirates.

Ainsi, on constate récemment une diminution nette de la piraterie dans le Golfe d'Aden, au large de la Somalie et dans le détroit de Malacca, mais son augmentation dans le golfe de Guinée et en Indonésie⁸¹. Cette diminution dans le golfe d'Aden et dans l'Océan Indien est due notamment à l'opération « *Atalante* » mise en œuvre par l'Union européenne à partir de décembre 2008 pour lutter contre la piraterie maritime⁸².

Les pirates ciblent d'avantage le pétrole, les marchandises et les personnes dans le golfe de Guinée que les navires. En Asie du Sud Est, la piraterie vise essentiellement des navires de faibles tonnages,

⁷⁷ (A) SALIM CHEBLI, *La piraterie maritime au début du XXIème siècle, panorama, modes opératoires et solutions*, Mémoire, Université Paris II Panthéon-Assas, Paris, juin 2009, p.1 à 7.

⁷⁸ L'acte de piraterie contre le PONANT est une prise d'otage survenue en 2008. Ce voilier trois-mâts de croisière de la Compagnie du Ponant, filiale de la CMA-CGM battant pavillon français croisait dans le golfe d'Aden. L'attaque a été menée par des pirates somaliens le 4 avril 2008. Les otages ont été libérés après le versement d'une rançon le 11 avril 2008.

⁷⁹ <https://fr.sputniknews.com/actualite/201102121022190610-les-pirates-prennent-gout-au-petrole/>.

⁸⁰ (E) PFLIMLIN et (L.-A.) BORER, « La piraterie maritime : quelles tendances ? », Diploweb, *La Revue Géopolitiques*, juin 2014, site web : <http://www.diploweb.com/La-piraterie-maritime-queelles.html>

⁸¹ Ibid. ; (K) JOHNSON, « Le nouvel épicerie de la piraterie mondiale se trouve de l'autre côté de l'Afrique », siteweb : <http://www.slate.fr/story/83105/epicerie-piraterie-golfe-guinee>

⁸² Voir site web du Ministère de la Défense français : <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/dossier-de-presentation-des-operations/operation-eu-navfor-somalie-atalante>.

des barges ou des remorqueurs⁸³. On peut prendre pour exemple l'attaque récente du cargo « VECTIS OSPREY » au large de Bonny au Nigéria⁸⁴.

Egalement, il est devenu difficile d'identifier les motifs qui poussent les pirates à commettre des actes de piraterie. Il est difficile pour l'assuré de différencier les causes des actes de piraterie qui peuvent être commis pour des raisons purement lucratives ou en conséquence de contestations politiques⁸⁵.

Enfin, de nouveaux risques émergents ont récemment été mis en avant.

Paragraphe 4 : Des nouveaux risques émergents

Les assureurs se doivent d'être au fait de l'évolution des risques et de l'apparition de risques nouveaux afin de pouvoir offrir aux assurés des garanties adaptées à leurs nouveaux besoins mais aussi d'ajuster leurs capacités assurantielles et d'augmenter le montant de leurs primes perçues.

L'anticipation de l'apparition des nouveaux risques permet également de mieux préparer les garanties contre ces nouveaux risques pour mieux les indemniser, mais également de se démarquer de la concurrence sur le marché.

Ces nouveaux risques émergents ont notamment été mis en avant lors du Rendez-vous de l'Assurance transport qui s'est tenu au mois de mai 2016.

Trois catégories de risque ont été identifiées :

- les risques économiques et financiers;
- les risques écologiques et énergétiques, qui doivent tenir des nouvelles lois françaises sur la réparation du préjudice écologique;
- les risques technologiques qui sont « *liés à la numérisation croissante des flux d'information rendus ainsi de plus en plus vulnérables aux attaques dites cyber* »⁸⁶. Le récent vol massif de données sensibles sur les sous-marins du constructeur français DCNS témoigne de la

⁸³ Op.cit.

⁸⁴ THE GUARDIAN, « Pirates Chased From British Freighter », *GCaptain*, 21 août 2016, site web : <http://gcaptain.com/pirates-chased-from-british-freighter/>.

⁸⁵ Voir **Annexe 4**.

⁸⁶ (V) AZARIAN, « La planète de tous les nouveaux risques », Entretien avec Frédéric Denèfle, Directeur du CESAM, Assurances maritimes, *JMM 5029*, avril 2016, p.10 et suiv.

l'émergence de ce risque et de l'ampleur des dommages que peut causer le piratage de données confidentielles⁸⁷.

La connaissance des risques et la prise en compte de l'évolution des risques est en effet nécessaire pour établir des garanties et des clauses adaptées tant aux intérêts des assureurs qu'aux intérêts des assurés.

Section 2 : La nécessaire prise en compte de l'évolution des risques par les polices d'assurance RG

Le transport maritime et le transport des marchandises en général est international par nature. C'est donc dans ce contexte international que se placent les assureurs maritime et transports. Ces derniers sont sujets à l'évolution du contexte international dans lequel ses assurés évoluent. L'évolution du contexte international entraîne avec elle une évolution des risques auxquels le marché de l'assurance est assujéti (§1). Pour transcrire ces risques, l'établissement de zones de navigation et de transit à risque aggravé est nécessaire (§2).

Paragraphe 1: Un marché sujet à l'évolution des risques dans un contexte international

Activité internationale par nature, l'assurance maritime et transports subit les répercussions de l'évolution des événements internationaux et des risques qui y sont liés. Cela est d'autant plus vrai pour le marché de l'assurance RG. De la même manière, les réactions du marché de l'assurance RG peuvent avoir des répercussions sur l'économie du secteur maritime et des transports. C'est le cas notamment lorsque les assureurs doivent augmenter leurs primes d'assurance, ou encore lorsque l'assurance de certaines compagnies n'est pas conforme aux sanctions économiques et aux embargos. Par exemple, lorsqu'un risque est trop présent, les assureurs n'acceptent plus de garantir ce risque pour ne pas avoir à payer des indemnités si importantes qu'elles mettraient les assureurs en danger.

⁸⁷ Le Figaro, « Les sous-marins DCNS victimes d'un piratage de données », 24/08/2016, site web : <http://www.lefigaro.fr/societes/2016/08/24/20005-20160824ARTFIG00105-les-sous-marins-dcns-victimes-d-un-piratage-de-donnees.php> .

Le marché de l'assurance maritime et transports RG et le contexte international sont donc interdépendants l'un de l'autre⁸⁸.

Comme le précise Monsieur FAGES lors de notre entretien⁸⁹, il est primordial que les assureurs soient très au fait de la réalité des risques et de l'évolution de ces risques. Ils doivent être réactifs aux changements de situation dans les différentes zones du monde et à l'évolution des risques que ce soit une évolution positive ou négative. Les assureurs doivent comprendre les risques afin de mieux les indemniser, et afin que les assurés puissent les gérer au mieux. C'est en cela que les assureurs pourront répondre au mieux aux obstacles des industriels et du commerce international en général. Enfin, les assureurs doivent anticiper les risques émergents afin de se préparer à offrir les garanties correspondantes.

Dans l'assurance risques de guerre, les risques diffèrent d'un lieu géographique à un autre en fonction du contexte local. C'est pourquoi les assureurs doivent établir des zones à risques.

Paragraphe 2 : L'établissement de zones à risque

Les assureurs RG français et anglais retranscrivent les risques et l'évolution des circonstances internationales en établissant des zones à risques.

En France, pour l'assurance des marchandises transportées, c'est la CCR qui classe les Etats de 0 à 9 par ordre croissant selon leur degré de dangerosité. Ce classement permet à la CCR d'établir une tarification des garanties RG pour les marchandises transportées en fonction des zones de chargement, de transit et de déchargement⁹⁰. Il existe un espace dédié aux assureurs sur le site internet de la CCR qui propose un simulateur de tarifications.

Sur le marché anglais dominant, les assureurs établissent, via un Comité mixte, une liste de zones exclues automatiquement des garanties RG souscrites. Concernant l'assurance des corps de navire,

⁸⁸ Op. cit.

⁸⁹ Voir **Annexe 4**.

⁹⁰ Les zones classées 7 font l'objet de cotations au cas par cas. Les zones classées 8 font l'objet de cotations au cas par cas avec demande écrite préalable auprès de la CCR. Les zones classées 9 ne font pas l'objet de cotations. Lorsque les marchandises transportées sont des munitions ou des matériels de guerre, la cotation s'effectue au cas par cas par la CCR.

c'est le *Joint War Committee* (dit « JWC ») ou « Comité de guerre mixte » qui établit cette liste en fonction des événements internationaux. Ce Comité est composé de représentants de la souscription du Lloyd's et des marchés de l'*International Underwriting Association of London* (ou Association Internationale de souscription de Londres). Il représente les intérêts des souscripteurs du marché londonien. Le JWC se réunit habituellement tous les trimestres⁹¹. La liste des zones à risque aggravé est donc régulièrement révisée si nécessaire⁹².

Cette liste est insérée sous le format d'une clause dans les polices d'assurance. Une prime d'assurance est établie pour la couverture d'une zone de navigation « *monde entier* », excepté pour les pays ou les zones à risque aggravé figurant sur cette liste. Cela signifie que si le navire assuré navigue dans une de ces zones visées expressément, il doit en informer préalablement son assureur qui fixera ou non une surprime établie au cas par cas pour assurer le tenu couvert du navire durant son voyage ou son transit en zone exclue.

Concernant l'assurance des marchandises transportées, le *Joint Cargo Committee* ou Comité mixte pour les marchandises transportées (dit « JCC ») représente les intérêts des souscripteurs d'assurance facultés au sein du marché de Londres. Le « JCC » établit une liste d'Etats et précise le degré de risque auquel les marchandises sont exposées en passant dans les zones énumérées (il s'agit de la « *JCC Cargo Watchlist* »). Le degré de menace déclaré peut être d'élevé, de haut ou de sévère comme au Sud Soudan ou en Syrie par exemple. Il est cependant précisé si le risque est présent en mer, dans les airs ou à terre⁹³.

La « *JWC List* » et la « *JCC List* » permettent de fournir des indications aux assureurs pour leur tarification.

En pratique, les polices d'assurance françaises se réfèrent généralement à ces deux listes pour permettre de proposer leurs polices à des assurés évoluant sur un marché international.

Comme l'évoque Monsieur FAGES lors de notre entretien, ce système de tarification fondé sur les listes établies par les Comités anglais ou la CCR est assez opaque pour les assurés qui estiment que

⁹¹ Voir site web : http://www.lmalloyds.com/LMA/Underwriting/Marine/Joint_War_Committee/LMA/Underwriting/Marine/JWC/Joint_War.aspx?hkey=73ccbdee-f3f8-4531-a607-99577af14421

⁹² Voir la « *JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas (10th December 2015)* » en vigueur, **Annexe 9**.

⁹³ Voir la *JCC Cargo Watchlist* mise à jour le 5 Aout 2016, site web : <http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html>

l'interprétation de la situation dans un Etat ou une zone donnée est subjective⁹⁴. Il semble alors important que le marché de l'assurance RG s'uniformise, et qu'il y ait plus de transparence dans la déclaration des zones à risques. La concurrence est de toute manière telle que les divergences dans l'interprétation des risques et des tarifs d'assurance correspondants s'estomperaient d'eux-mêmes.

Il est nécessaire d'avoir une assurance risques de guerre adaptée à la réalité de l'activité de transport et à la navigation maritime. Pour que cette couverture soit adaptée, il faut qu'elle prenne en compte les risques et leurs définitions. Cela, afin de garantir les risques au mieux, tout en encadrant l'indemnisation des assurés en cas de sinistre afin que les assureurs ne se voient pas prendre en charge des risques qu'ils ne souhaitent pas.

⁹⁴ Voir **Annexe 4**.

Partie 2 : L'adaptation des garanties d'assurance maritime et transports à la notion large et mouvante de risque exceptionnel

Les assureurs doivent offrir aux assurés des garanties qui prennent en compte l'évolution des risques ainsi que leur multiforme. Celles-ci doivent être complètes. On remarque alors que d'une part les définitions des risques garantis sont larges et parfois imprécises (Chapitre 1). D'autre part, il conviendra de mettre en avant qu'il s'agit d'un choix des assureurs d'offrir des garanties vastes et complètes contre les risques exceptionnels (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Des définitions larges et imprécises

Ni les polices d'assurance RG, ni le code des assurances ne donnent de définition claire et précise des risques exceptionnels. D'autre part, on remarque qu'en droit français notamment, certaines notions souffrent d'un manque de définition juridique précise tant au niveau des risques assimilés à la guerre (Section 1) que des risques purement sociaux et politiques (Section 2).

Section 1 : Les notions des risques assimilés à la guerre

Nous allons définir certains termes d'un point de vue juridique qui peuvent mener à des interprétations divergentes, tel que le terrorisme et le sabotage (§1), la piraterie (§2), le vandalisme et l'acte malicieux (§3) et la baraterie (§4). Il conviendra également de mettre en avant les définitions retenues par les assureurs qui sont différentes dans certains cas.

Paragraphe 1 : Le terrorisme et le sabotage

En France, c'est la loi du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme et aux atteintes à la sûreté de l'Etat⁹⁵ qui régit l'assurance contre les actes terroristes. Elle combine une garantie d'assurance obligatoire pour les dommages matériels, et l'indemnisation par un fonds de garantie créé pour les victimes de dommages corporels⁹⁶. Cette loi a été modifiée à plusieurs reprises. Notamment, par un décret de 2001⁹⁷, puis par une loi de 2006⁹⁸ concernant les dommages matériels. La législation instaure une dérogation pour les risques affectant les corps de véhicules ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres fluviaux ainsi que les marchandises transportées lorsque la valeur unitaire déclarée est supérieure à 1 million d'euros⁹⁹.

L'acte terroriste est défini par le code pénal français comme une infraction se rattachant à « *une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur* »¹⁰⁰.

L'acte de terrorisme est donc composé :

- d'une infraction. Le code pénal établit une liste d'infractions constituant un acte de terrorisme lorsqu'elles sont commises en relation avec une entreprise à caractère terroriste. Dans cette liste, on trouve notamment « *le détournement d'aéronef, de navire et tous autres moyens de transport* » et « *les vols, les extorsions, les destructions, dégradations et détériorations* »¹⁰¹;
- d'une volonté de troubler gravement l'ordre public.

Le sabotage est défini en droit français comme « *le fait de détruire, détériorer ou détourner tout document, matériel, construction, équipement, installation, appareil, dispositif technique ou système* ».

⁹⁵ Loi n°86-1010 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme, JO du 10 Septembre 1986.

⁹⁶ (J) KNTSCH, « Assurances terrestres, Assurance contre les actes de terrorisme », *JurisClasseur Responsabilité civile et Assurance*, Fasc. 558, Octobre 2014, p.8.

⁹⁷ Décret n°2001-1337 du 28décembre 2001 définissant les conditions d'assurance des dommages aux biens résultant d'actes de terrorisme ou d'attentats et modifiant le code des assurances, JORF n°0303 du 30 déc. 2001, p. 21405.

⁹⁸ Loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme et portant dispositions diverses relatives à la sécurité et aux contrôles frontaliers, JORF n°0020 du 24 janv. 2006, p.1129.

⁹⁹ Voir articles R.126-2 , L.126-2 et L.111-6 du Code des assurances.

¹⁰⁰ Article 421-1 du Code pénal.

¹⁰¹ Article 421-1 du Code pénal.

de traitement automatisé d'informations ou d'y apporter des malfaçons, lorsque ce fait est de nature à porter atteinte aux intérêts fondamentaux de la nation »¹⁰².

En matière d'assurance, une autre définition des actes de terrorisme ou de sabotage avait été retenue par les Conditions Générales de l'assurance incendie de mai 1982. Ainsi, « *on entend par actes de terrorisme ou de sabotage les opérations organisées dans la clandestinité, à des fins idéologiques, politiques, économiques ou sociales et exécutées individuellement ou par des groupes réduits, en vue d'attenter à des personnes ou de détruire des biens* »¹⁰³.

On remarque alors que la définition retenue par les assureurs est plus large que celle par le droit français. Elle permet ainsi de garantir un panel d'événements plus large.

En droit anglais, « *les compagnies d'assurance ont institué un pool d'assureurs qui bénéficient d'une garantie étatique limitée* »¹⁰⁴. Cependant, l'adhésion à ce pool dénommé « Pool Re »¹⁰⁵, n'est pas obligatoire. Les assureurs sont libres de proposer une couverture du risque terroriste ou non. Pour les dommages corporels, les victimes sont indemnisées au même titre que les victimes d'infractions violentes « de droit commun ».

C'est l'*Act of Terrorism* contenu dans le *Reinsurance (Acts of Terrorism) Act* de 1993 qui définit le terrorisme comme des « *acts of persons acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of Her Majesty's government in the United Kingdom or any other government de jure or de facto* ».

C'est également cette définition qui sera prise en compte par les assureurs et les réassureurs du marché anglais.

Qu'en est-il concernant la définition de la piraterie ?

¹⁰² Article 411-9 du Code pénal.

¹⁰³ Op. Cit.

¹⁰⁴ Op.cit.

¹⁰⁵ site web officiel : <https://www.poolre.co.uk/what-we-do/>.

Paragraphe 2 : La piraterie

La piraterie est un risque ancien mais qui menace toujours les expéditions maritimes. C'est un risque international qui a fait l'objet d'une définition comme tel. La piraterie maritime est l'un des délits internationaux les plus anciens. En effet, elle s'est développée en même temps que la navigation maritime¹⁰⁶ et elle a toujours été considérée comme un « *fléau des mers* »¹⁰⁷. La tentative de définition de la piraterie est donc lointaine¹⁰⁸.

En raison du caractère international de la piraterie maritime, sa définition ainsi que sa répression doivent nécessairement avoir une dimension internationale. C'est donc aujourd'hui la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite « Convention de Montego Bay » du 10 décembre 1982¹⁰⁹ qui définit la piraterie¹¹⁰.

L'article 101 de cette Convention définit la piraterie comme « *l'un des quelconques actes suivants* :

- a) *Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :*
 - *contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;*
 - *contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;*
- b) *tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;*
- c) *tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».*

¹⁰⁶ (L) DE GRAÈVE, « Transports, Dispositions générales », *JurisClasseur Lois pénales spéciales*, Fasc. 20, janvier 2013, point 90 et suiv.

¹⁰⁷ (B) NOËL, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation*, Thèse, Université de Montpellier, Montpellier, 2015, p.221 et suiv.

¹⁰⁸ Ibid., p. 224.

¹⁰⁹ Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, D. n°96-774, 30 août 1996 : JO du 7 septembre 1996. Voir aussi la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988, D. n° 92-178, 25 févr. 1992, JO 27 février 1992.

¹¹⁰ ICC International Maritime Bureau, « Piracy and armed robbery against ships, report for the period of 1 January – 30 June 2016 », July 2016, siteweb : www.icc-ccs.org, p.3 ; **Annexe 1** : « *Compte rendu de mon entretien du 30 juin 2016 avec M.Jean-Paul THOMAS, Responsable de la Direction des assurances transport de la FFSA* ».

Cette définition de la piraterie est à la fois large dans la matérialisation de l'infraction de piraterie et restrictive dans la localisation de l'infraction. En effet, l'acte de piraterie s'entend ici d'un acte réalisé soit en Haute mer, soit dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Par exemple, une zone économique exclusive ne relevant d'aucune souveraineté étatique.

A contrario, la piraterie n'est donc pas caractérisée comme telle dans les zones côtières et dans les eaux territoriales d'un Etat¹¹¹.

En droit français, une loi du 5 janvier 2011¹¹² a été votée après les nombreuses actes de piraterie commis au large des côtes somaliennes. Selon son article 1, l'acte de piraterie est caractérisé lorsqu'il est commis :

- 1°) Soit en haute mer : on distingue ici la piraterie du « vol à main armée » qui est réalisé dans les eaux territoriales d'un Etat. On trouve une définition du « vol à main armée » ou « armed robbery » dans une Résolution de l'Organisation Maritime Internationale¹¹³. Celle-ci définit *« les vols à main armée à l'encontre des navires comme l'un des actes suivants :*
 - (a) *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat ;*
 - (b) *tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter ».*
- 2°) Soit dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,

¹¹¹ Voir **Annexe 3**.

¹¹² Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, JO du 6 janvier 2011. Cette loi modifie la loi n°94 589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

¹¹³ OMI, Résolution A.1025 (26) sur le Code de bonnes pratiques de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, adoptée le 2 déc. 2009, 26^{ème} session, web site : <http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/1025.pdf>.

- 3°) Soit lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat. Il s'agit notamment de toute mer territoriale dont l'Etat souverain en question ne peut procéder seul à la répression des actes de piraterie¹¹⁴. Par exemple, la mer territoriale de Somalie¹¹⁵.

On peut donc remarquer que la définition de la piraterie en droit français est conforme à la définition de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.

C'est également le cas pour la définition posée par le droit anglais mentionnée dans le « *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997* » ou « *Loi de 1997 sur la Marine Marchande et la Sécurité Maritime* » qui reprend la définition de la Convention internationale.

Cependant, la Haute Cour de justice de Londres « *a jugé que la notion juridique de « haute mer » en droit international public, et donc la définition internationale de ce que constitue un acte de piraterie, n'a pas nécessairement d'incidence sur l'interprétation d'une police d'assurance* »¹¹⁶.

En pratique, les assureurs ne sont pas tenus par la définition de la Convention de Montego Bay jugée trop restrictive¹¹⁷. Celle-ci ne correspond pas réellement aux besoins des assurés qui sont susceptibles de subir des attaques dans un port ou dans les eaux territoriales. La définition de la piraterie du point de vue des assureurs français et anglais est donc élargie.

Enfin, concernant les garanties du marché anglais, le sabotage n'est pas défini en tant que tel, il est assimilé à la notion plus large d'« acte malicieux » ou « *person acting maliciously* ».

¹¹⁴ Le législateur français consacre la Résolution 1816 du 2 juin 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies relative à la piraterie au large des côtes somaliennes. Cette résolution permet à tout Etat d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et d'y utiliser tous moyens nécessaires pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à mains armées.

¹¹⁵ (A) LELARGE, « La Somalie entre anarchie et piraterie », *Journal du droit international*, n°2, Avril 2010, var. 2, points 17 et suiv.

¹¹⁶ C *COSCO Bulk carrier Co., Ltd v. Team-Up Owing Co. Ltd*, 2010, EWHC, 1340 (Comm.), 11 juin 2010; (B) RAJOT, « L'impact de la piraterie maritime sur les polices d'assurance », *Responsabilité civile et assurances*, n°2, Février 2011, alerte 4, p.3.

¹¹⁷ Voir **Annexe 3**.

Paragraphe 3 : Le vandalisme et l'acte malveillant (ou malicieux)

Les Imprimés standards français pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les RG garantissent les « *actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant la guerre* »¹¹⁸.

En droit français, le vandalisme est une « *atteinte "gratuite" aux biens privés ou publics, dont la gravité de la sanction dépend des circonstances de l'infraction, de la nature du bien et des dégâts causés* »¹¹⁹. C'est un délit qui consiste à « *détruire, dégrader, détériorer volontairement le bien d'autrui, pour son seul plaisir ou dans un but de nuisance* ». Selon le Code pénal français, ces destructions, dégradations et détérioration peuvent être volontaires ou involontaires¹²⁰.

S'agissant de l'acte de malveillance, celui-ci suppose une intention maligne ou un dessein malicieux¹²¹. Cette notion rejoint celle de faute intentionnelle qui est « *constituée par un acte dommageable effectué dans un but malveillant ou une intention de nuire* »¹²², ou bien « *témérairement et avec conscience, de ce que le dommage en résulterait probablement* »¹²³.

En droit anglais, les actes « malveillants » sont ceux commis dans le but de nuire¹²⁴, avec l'intention délibérée de nuire. Ce sont des actes accomplis avec l'intention réelle de causer un dommage¹²⁵. Ce peut être également des actes accomplis avec insouciance ou aveuglement, mais avec la conscience qu'un dommage en résulterait probablement¹²⁶.

Pour finir, il convient de définir la « baraterie ».

¹¹⁸ Article 1, g) des Convention spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés du 1er janvier 2012. Voir **Annexe 1**.

¹¹⁹ Définition du Ministère en charge de la justice, site web : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1514>

¹²⁰ Articles 322-1 à 322-11 du Code pénal.

¹²¹ Ccass. ch. crim., 14 juin 2005, JurisData n°2005-029155; voir (J) BAILLY, « Greffiers », *JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances*, Fasc. 390, Février 2007, p.4.

¹²² Ibid.

¹²³ Ccass., ch. com., *Johanna-Hendrika*, 20 mai 1997, JurisData n° 95-10186.

¹²⁴ *Arvind Manilal Mandalia & autre v. Beaufort*, Dédie no 2 Ltd (28.11.4).

¹²⁵ *Elgouzouli-Daf v. commissaire de police de la métropole*, (1995), 2 QB 335.

¹²⁶ Article 20, Offences against Person Act 1861; *R. v. Cunningham* (1957) 2 AER 412 ; *R. v. Mowatt* (1968) 1 QB 421.

Paragraphe 4 : La baraterie

Le risque de baraterie, tout comme le risque de piraterie, est très ancien. Il est né avec la navigation maritime. Sa définition est donc lointaine, et initialement, elle concernait « *les fourberies ou indélicatesse du capitaine ou de l'armateur* »¹²⁷. Aujourd'hui, la « *baraterie du capitaine* » désigne « *toutes sortes de fautes et actes illicites commis par le capitaine contre le navire ou les cargaisons qui lui sont confiées* »¹²⁸.

Selon Jean-Christophe IZARD, il s'agit de la « *perte volontaire d'un navire* »¹²⁹. Mais également, « *le fait d'échouer, de perdre ou de détruire, volontairement et dans une intention criminelle, un navire par quelque moyen que ce soit* »¹³⁰. Selon le Code pénal, il s'agit de « *destructions, dégradations et détériorations* » du navire ou de la cargaison¹³¹.

En droit français, la baraterie est assimilée à la faute intentionnelle du capitaine ou de ses préposés¹³² qui se définit comme « *un fait commis avec l'intention de provoquer le dommage ou, témérairement et avec conscience, de ce que le dommage en résulterait probablement* »¹³³.

L'article L173-5 du Code des assurances dispose que « *l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine* ». Cet article n'est pas d'ordre public¹³⁴.

La garantie contre la baraterie n'apparaît plus en tant que telle dans la liste des risques couverts des Imprimés français depuis 1983. Toutefois, la faute intentionnelle du capitaine demeure toujours une cause d'exclusion susceptible d'être garantie par convention expresse entre les parties et moyennant

¹²⁷ CA Paris, 7e ch., sect.A, 16 sept. 2008, n°04-09452, *Ropiot c/ SA Compagnie Generali France*, JurisData n°2008-003272, commentaire par (M) NDENDE, « Assurance maritime », *Revue de droit des transports* n°3, Mars 2009, comm.56, p. 4.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ (J.-C) IZARD, « Marine marchande », *JurisClasseur Lois pénales spéciales*, Fasc.20, juin 2016, p.26.

¹³⁰ Op. cit. note 116.

¹³¹ Article 322-6 et 322-7 à 322-11 du Code pénal.

¹³² (M.-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Polices françaises d'assurance maritime sur corps », *JurisClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.612, Avril 2004, p.23.

¹³³ Ccass., ch. com., *Johanna-Hendrika*, 20 mai 1997, JurisData n° 95-10186.

¹³⁴ Loi n°84-1172 du 22 décembre 1984 sur les assurances maritimes, JORF du 27 décembre 1984, p.3984.

le paiement d'une prime additionnelle¹³⁵. Ainsi, on estime aujourd'hui que la baraterie est garantie par les Conventions spéciales au titre des « *actes de malveillance* »¹³⁶.

Dans les conditions anglaises, la « *barratry of Master Officers or Crew* » ou « baraterie de patron ou d'équipage » n'est pas automatiquement couverte par les Imprimés standards. Sa garantie fait l'objet d'une clause additionnelle pour étendre la garantie. En pratique sa garantie est généralement ajoutée à la police RG au moyen de la clause « *Violent Theft, Piracy and Barratry Extension - for use with the Institue War & Strikes Clauses Hulls - Time 1/11/95* »¹³⁷.

En droit maritime anglais, le terme « *barratry* » est défini comme « *every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner; or, as the case may be, the charterer* »¹³⁸ c'est-à-dire, « *tout acte illicite commis volontairement par le capitaine ou l'équipage au préjudice du propriétaire, ou, le cas échéant, de l'affrèteur* ».

On remarque ici que le terme de baraterie n'est pas défini précisément par le droit français contrairement au droit anglais qui prévoit clairement une définition de la baraterie.

Il convient également de s'intéresser désormais aux définitions des risques sociaux et politiques.

¹³⁵ Op. cit.

¹³⁶ Voir supra.

¹³⁷ Voir **Annexe 10** : Violent Theft, Piracy and Barratry Extension - for use with the Institue War & Strikes Clauses Hulls - Time 1/11/95.

¹³⁸ Marine Insurance Act 1906, 1906 Chapter 41, An Act to codify the Law relating to Marine Insurance, 21st December 1906, p.27.

Section 2 : Les risques sociaux et politiques assimilés aux risques de guerre

Les risques sociaux et politiques prennent une place importante dans la cartographie des risques. Il convient donc d'étudier les définitions de ces risques. Il s'agit notamment des captures, saisies, arrêts ou détention (§1), de la confiscation, l'expropriation, et de la dépossession (§2) et enfin des grèves, lock-out, émeutes et mouvements populaires (§3).

Paragraphe 1 : Les captures, prises, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions

Les polices françaises RG, tant pour l'assurance de corps de navires que pour l'assurance des marchandises transportées, garantissent les risques de « *captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements ou autorités quelconques* »¹³⁹.

Il s'agit alors de garantir « *toutes les mesures coercitives qui peuvent être exercées sur les navires ou les marchandises transportées* »¹⁴⁰.

Ces différents risques sont difficilement distinguables les uns des autres. Toutefois, ils sont effectivement de nature différente.

L'« *arrêt* » ou l'« *arrêt du prince* » est généralement un acte par lequel un gouvernement fait défense aux navires de commerce ou à certains d'entre eux de quitter le port ou les eaux territoriales d'un Etat. L'arrêt peut être temporaire. C'est une simple mesure de police. Ce n'est pas une interdiction comme peut l'être un embargo, et il n'y pas de dépossession. POTHIER expliquait que « *l'arrêt* » était différent de la « *prise* » dans la mesure où « *la prise d'un vaisseau se fait en pleine mer et l'arrêt se fait dans un port ou dans une rade* »¹⁴¹.

La « *capture* » est similaire à la « *prise* ». Il s'agit de la saisie d'un navire ou d'une cargaison de nations ennemies sur ordre d'un gouvernement¹⁴². En effet, la « *prise* » se définit comme la capture du

¹³⁹ Article c) de l'Imprimé du 1er janvier 2012, voir **Annexe 1** ; article b) des Imprimés du 1er octobre 2008, voir **Annexes 5 et 6**.

¹⁴⁰ (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.15.

¹⁴¹ (R.J) POTHIER, *Traité des Contrats aléatoires*, Kissinger Publishing, 1775, 370 pages; voir (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.15.

¹⁴² (B) NOËL, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation*, Thèse, Université de Montpellier, Montpellier, 2015, p.178.

navire et de sa cargaison par des corsaires mandatés par un souverain. Historiquement, une bonne prise se constituait par la capture des navires et des cargaisons des ennemis ou à destination des ennemis, des pirates ou des forbans¹⁴³.

La « *saisie* » se définit elle comme un mainmise sur la navire ou la cargaison émanant d'une autorité publique nationale ou étrangère, belligérante ou neutre. Elle n'emporte pas transfert de la propriété du navire ou de la cargaison.

Enfin, les contraintes et molestations se définissent comme « *toute espèce de violence, d'incommodité émanant d'une autorité susceptible de causer un dommage soit au navire, soit aux marchandises* »¹⁴⁴.

En droit anglais, le « *restraint of princes* » ou « *arrêt du prince* » est défini par le Marine Insurance Act de 1906. Il regroupe les termes de « *arrets, &c. of kings, princes, and people* ». Le terme « *désigne des actes politique ou exécutifs* », et « *il ne comprend pas les pertes causées par une émeute ou une procédure judiciaire ordinaire* »¹⁴⁵. On note que cette définition est large.

La « *saisie* » ou « *seizure* » est opérée en mer par un pouvoir civil. La « *capture* » ou « *taking at sea* » se définit également comme un acte de prise ou de saisie par l'ennemi ou par un belligérant en temps de guerre. Il s'agit d'un acte de guerre¹⁴⁶. La définition de la saisie est plus large que celle de la capture, car il s'agit de tout acte de prise de contrôle ou de possession de force, que ce soit par une autorité légale selon une procédure légale, ou illégalement par une puissance quelconque non légale, non institutionnelle comme par exemple un mouvement terroriste¹⁴⁷.

Enfin, la « *détention* » ou « *detainment* », est un moyen de contrainte d'un navire qui empêche son échappement sans que celui-ci soit saisi¹⁴⁸.

¹⁴³ Ibid., p.225.

¹⁴⁴ Op.cit.

¹⁴⁵ Marine Insurance Act 1906, CHAPTER 41 6 Edw 7, 21 st December 1906, p. 27.

¹⁴⁶ (M.-D) MILLER, *Marine War Risks*, Lloyd's of London Press, 2è Ed., 1994, p. 111 et suiv.

¹⁴⁷ Ibid.

¹⁴⁸ Article 1, International Convention on the Arrest of Ships, Genève, 12 Mars 1999.

Ces mesures peuvent entraîner soit des pertes et dommages matériels au navire ou à la cargaison, soit la dépossession ou l'indisponibilité temporaire ou définitive, c'est-à-dire la perte de propriété juridique des biens.

Paragraphe 2 : Confiscation, expropriation, dépossession

Les risques de confiscation et d'expropriation (A) sont garantis par les Imprimés standards français. Il en est de même pour le risque de dépossession ou d'indisponibilité (B). Cependant, le risque de dépossession (ou « *deprivation* ») n'est seulement garanti sur le marché anglais que si une extension de garantie est prévue par la police d'assurance pour couvrir un tel risque. Tel est également le cas pour la garantie du risque de nationalisation.

A. La confiscation et l'expropriation

La confiscation et l'expropriation sont des risques couverts par les Conventions spéciales françaises pour l'assurance maritime des corps de navires de mer du 1er janvier 2012.

La confiscation peut se définir en droit français comme une peine complémentaire en cas de délit ou de crime. Elle « *porte sur tous les biens meubles ou immeubles, quelle qu'en soit la nature, divis ou indivis, ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, et dont le condamné est propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont il a la libre disposition* »¹⁴⁹.

Contrairement à la saisie qui n'emporte pas transfert de propriété de l'objet saisi, la confiscation, emporte transfert de la propriété¹⁵⁰. Elle est définitive.

L'expropriation est une procédure qui se définit comme telle. Ainsi, on ne trouve pas dans le droit français de définition juridique de l'expropriation à proprement parlé.

Toutefois, la doctrine nous donne la définition suivante : « *Divisée en une phase administrative et une phase judiciaire, l'expropriation est une procédure déclenchée par l'Etat et initiée par une personne publique permettant de contraindre une personne privée à céder la propriété de son bien à une*

¹⁴⁹ Article 131-21 du Code pénal.

¹⁵⁰ (J.-M) THILLIER, « Quels délais de séjour des marchandises sous le régime ? », *Bulletin officiel des douanes* du 28 avril 2008, n°6757, Fiche 6, p.22

*personne publique ou privée, moyennant le paiement d'une juste et préalable indemnité*¹⁵¹. Cette procédure ne peut intervenir que si elle présente une utilité publique »¹⁵². L'expropriation emporte elle aussi un transfert de propriété définitif. La décision d'exproprier relève de la seule compétence de l'Etat. Enfin, elle peut concerner des biens immeubles, en tout ou partie, ou des droits réels immobiliers qui concernent principalement les servitudes. Seuls certains biens meubles désignés par la loi peuvent faire l'objet d'une expropriation¹⁵³.

En droit anglais, la « *confiscation* » a une définition similaire à celle du droit français. Il s'agit d'une mesure punitive dirigée contre l'auteur d'un crime ou d'un délit, destinée à le priver du produit de leur comportement criminel. La loi vise à priver les accusés des biens ou des avantages pécuniers qu'ils ont acquis de leur conduite criminelle¹⁵⁴.

Elle consiste notamment à s'approprier un bien en répression d'une contrebande, d'une tentative de violation d'un siège, d'un blocus ou d'une violation quelconque d'une loi sur le commerce. On peut citer pour exemple la confiscation de drogues et d'un navire ayant servi au trafic de drogue.

Concernant le droit anglais, celui-ci considère également l'expropriation comme une dépossession de la propriété par la puissance publique encadrée par la loi, faite dans l'intérêt général, et en échange du paiement d'une juste compensation financière¹⁵⁵.

Sur le marché anglais, les polices standards du 1^{er} novembre 1995 pour l'assurance des corps de navires couvrent les risques de confiscation et d'expropriation. Cependant, la couverture n'opère pas si l'expropriation a été ordonnée par le gouvernement ou toute autorité locale ou publique du pays dans lequel le navire est enregistré, c'est-à-dire le pays du pavillon du navire. Le risque d'expropriation et de confiscation est également exclu des garanties pour des raisons de mise en quarantaine ou de violation d'une législation douanière ou commerciale¹⁵⁶.

¹⁵¹ Article L.13-13 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

¹⁵² (C) MOREL, « Expropriation pour cause d'utilité publique », *Répertoire de droit immobilier*, Dalloz, juillet 2003, site web : www.dalloz.fr ; « Expropriation pour cause d'utilité publique », *Fiche Dalloz*, Mai 2015, site web : [Dalloz.fr](http://www.dalloz.fr).

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ "The Crown Prosecution Service, « Proceeds of Crime », site web : http://www.cps.gov.uk/legal/p_to_r/proceeds_of_crime_act_guidance/#a09 .

¹⁵⁵ (K) KNOX and (E) THOMAS, « Expropriation », Insight, September 2015, [westlaw.uk](http://www.westlaw.uk).

¹⁵⁶ Articles 5.1.3 et 5.1.4, Institute War and Strikes Clauses Hulls – Time, 1/11/95. Voir **Annexe 2**.

Cependant, pour l'assurance des marchandises transportées, les risques politiques d'expropriation et de confiscation ne sont garantis qu'à la condition d'une extension de garantie par l'insertion d'une clause additionnelle.

Tel est aussi le cas pour les risques de dépossession.

B. La dépossession

La dépossession est garantie par les polices standards pour l'assurance des corps de navires et des marchandises transportées.

En droit français, la dépossession peut être définie comme une emprise. Selon Jacques MOREAU ; « *un propriétaire est alors privé de la jouissance du bien qui lui appartient* »¹⁵⁷. Selon la jurisprudence française, elle peut être définitive ou provisoire¹⁵⁸, ou bien totale ou partielle¹⁵⁹.

Pour ce qui est de la garantie contre le risque de dépossession dans les conditions anglaises, on trouve une définition du risque dans la clause d'extension de garantie prévue pour les risques politiques (clause n°LSW276). On peut donc lire que : *“Deprivation means loss of use or possession of the Insured Equipment caused by*

(i) *the failure or refusal of the Foreign Government for a period of six months to permit the export of the Insured Equipment from the Foreign Country (ies)*

or

(ii) *the Assured being prevented from exporting the Insured Equipment from the Foreign Country(ies) for a period of six months due to its inability to obtain an export licence from the appropriate authority in the Foreign Country(ies)”*¹⁶⁰.

¹⁵⁷ (J) MOREAU, « Emprise », *Répertoire de contentieux administratif*, Dalloz, Avril 2002, p.1, site web : dalloz.fr.

¹⁵⁸ T. confl. 21 déc. 1923, *Sté française des Nouvelles Hébrides*, Rec. CE, p. 87 : l'emprise irrégulière se caractérise notamment par une dépossession du bien immobilier d'un propriétaire, privé de la jouissance de son bien ; CE 19 nov. 1969, *Dame veuve Hatte-Devaux*, Rec. CE, p. 512.

¹⁵⁹ CE, 20 févr. 1957, *Aubel*, Rec. CE, p. 111.

¹⁶⁰ Littéralement « *La dépossession signifie la perte d'usage ou de possession de l'équipement assuré causée par (i) l'échec ou le refus d'un gouvernement étranger pendant une période de six mois de permettre l'exportation de l'équipement assuré de ce pays étranger, ou (ii) l'assuré est empêché d'exporter l'équipement assuré d'un pays étranger pour une période de six mois en raison de son incapacité à obtenir une licence d'exportation de l'autorité compétente dans ce pays étranger* ».

La définition posée par la clause anglaise est donc plus précise que celle du droit français, notamment elle pose une durée minimale de 6 mois avant que la dépossession soit qualifiée et puisse être indemnisée par l'assureur.

Enfin, il convient d'étudier les définitions des risques purement sociaux garantis par les assureurs RG.

Paragraphe 3 : Les grèves, lock-out, émeutes et mouvements populaires

Pour Marie-Béatrix CRESCENZO-D'AURIAC, « *il est souvent difficile de distinguer ces mouvements de violence de la guerre civile ou de l'insurrection* »¹⁶¹.

La grève (A), le lock-out (B), l'émeute et le mouvement populaire (C) sont considérés comme des risques sociaux qualifiés de risques « *atypiques* » et « *émergents* » par Bastien POTENTIER¹⁶², d'une part parce qu'ils sont imprévisibles et d'autre part parce qu'ils sont favorisés « *par le développement des outils de communication instantanée* »¹⁶³.

Les définitions de ces risques sociaux ne sont pas toujours clairement établies, cependant, le droit anglais ainsi que la jurisprudence française nous précise ces notions.

A. La grève

La grève est très encadrée par le droit français, et encore plus par le droit anglais. Ainsi on peut établir une définition de ce qu'est une grève licite ou illicite¹⁶⁴. Cependant, les polices RG sont indifférentes à la nature licite ou non de la grève. Il nous faut donc établir une définition plus générale.

En droit français, selon l'article L.2512-2 du Code du travail la grève est définie comme « *la cessation concertée du travail* ». Cela suppose donc un mouvement collectif.

¹⁶¹ (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JurisClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.17.

¹⁶² (B) POTENTIER, *Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation*, Mémoire, Université de Lyon, Lyon, 2015, p.8.

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ (M) CASTELBAJAC, « La définition de la grève en droit anglais et en droit français », *MBDE Droit du Travail*, Février 2011, p.1 et suiv., site web : <http://blogs.u-paris10.fr/blog/droit-du-travail>

La jurisprudence, dans deux arrêts *Société NEYRPIC* du 17 janvier 1968 a précisé quant à elle que la grève est « *une cessation concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles déjà déterminées auxquelles l'employeur refuse de donner satisfaction* »¹⁶⁵. Cette définition a par la suite été confirmée par un arrêt plus récent de la Cour de cassation du 21 octobre 2009¹⁶⁶.

La grève suppose donc aussi une revendication professionnelle. Le mouvement doit être motivé par un motif strictement professionnel.

En droit anglais, nous trouvons une définition de la grève (« *strike* ») dans l'*Employment Rights Act* de 1966 qui dispose que la grève signifie :

« *a) the cessation of work by a body of employed persons acting in combination, or
b) a concerted refusal, or a refusal under a common understanding, of any number of employed persons to continue to work for an employer in consequence of a dispute, done as a means of compelling their employer or any employed person or body of employed persons, or to aid other employees in compelling their employer or any employed person or body of employed persons, to accept or not to accept terms or conditions of or affecting employment.* »

Enfin, on trouve la formule “*an action in contemplation or in furtherance of a trade dispute*” dans l'article 244 du *Trade Union and Labour relations Act* de 1992.

Ainsi, la définition du droit anglais est plus stricte dans le sens où, à la différence du droit français, elle dresse une liste des différents motifs possibles du conflit. Cependant, cette liste est large et couvre tous les types de revendications professionnelles possibles¹⁶⁷.

Enfin, comme le droit français, le droit anglais admet les revendications de solidarité.

Un autre risque lié aux conflits professionnels est garanti par les polices RG. Il s'agit du lock-out.

¹⁶⁵ C.cass., Ch. Soc., 17 janvier 1968, *Ste NEYRPIC c/ By*, n°66-40.382 et *Ste NEYRPIC c/ RIMET MEILLE*, n°66-40.461, Bull. civ. 1967, IV, N 222, p.181.

¹⁶⁶ C.cass., ch. Soc., *CGT Centre nucléaire de production électrique de Paluel c/ EDF*, n°08-14.490, Bull.civ. 2009, n°2041.

¹⁶⁷ Op.cit.

B. Le lock-out

En droit positif français, il n'y a pas de définition du "*lock-out*" clairement établie. Cependant, la jurisprudence et la doctrine nous apportent certaines précisions.

Ainsi, selon un dictionnaire juridique le lock-out est défini comme « *la décision de fermeture de l'établissement prise par l'employeur, généralement en réponse à une grève de son personnel* »¹⁶⁸.

Il ressort également de la jurisprudence que le *lock-out* se définit comme « *la fermeture de l'entreprise, postérieurement au déclenchement du mouvement de grève* »¹⁶⁹.

Tout comme la grève, le *lock-out* est très encadré par la jurisprudence française qui considère celui-ci comme illégal à deux exceptions près¹⁷⁰ :

- lorsque la fermeture de l'établissement se justifie par une « *situation contraignante* »¹⁷¹,
- lorsque le mouvement de grève crée une situation qui présente des risques graves d'atteinte à la sécurité des personnes ou des biens¹⁷².

En droit anglais, on trouve également une définition du "*lock-out*" dans l'*Employment Rights Act* de 1966 :

"a) the closing of a place of employment,

b) the suspension of work, or

c) the refusal by an employer to continue to employ any number of persons employed by him in consequence of a dispute,

done with a view to compelling persons employed by the employer, or to aid another employer in compelling persons employed by him, to accept terms or conditions of or affecting employment."

¹⁶⁸ Dictionnaire Juridique, site web : <http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/lock-out.php>; voir également <http://droit-finances.commentcamarche.net/faq/23848-lock-out-definition>.

¹⁶⁹ C.cass., ch. Soc., 17 décembre 2013, n°12-23.006, FS-P+B, *Sté La Manufacture française des pneumatiques Michelin c \ M.A. et a.*, JurisData n°2013-029367 ; C.cass., ch. soc., 26 mars 2014, n°12-26.600, FS-P+B, *M.C. c\ A.S.F.O Guadeloupe*, JurisData n°2014-005940.

¹⁷⁰ (R) VATINET, « Fermeture de l'entreprise en cas de grève : licite ou illicite ? », *La Semaine Juridique Sociale*, n°12, Mars 2014, p.2.

¹⁷¹ Voir C.Cass., ch. Soc., 22 février 2005, n°02-45.879, JurisData n°2005-027107, Bull. civ. 2005, V, n°57.

¹⁷² Voir C.Cass., ch. Soc., 2 décembre 1964, Bull.civ. 1964, IV, n°890 et C.cass., ch.soc., 21 mars 1990, n°86-44.190, Bull. civ. 1990, V, n°131.

On remarque donc que la définition donnée par le droit anglais est plus précise que celle du droit français et qu'elle englobe d'autres situations comme la simple suspension du travail pour une partie ou pour la totalité des salariés de l'entreprise. Mais également, le lock-out solidaire pour aider un autre employeur.

Enfin, l'émeute et le mouvement populaire constitue des risques purement sociaux.

C. L'émeute et le mouvement populaire

Concernant le droit français tout d'abord, il convient de rappeler que sans distinction précise, l'Etat est « *civilement responsable des dégâts et dommages résultant des crimes et délits commis à force ouverte ou par violence, par des attroupements ou rassemblements armés ou non-armés* »¹⁷³.

Toutefois, cette responsabilité est subordonnée à certaines conditions¹⁷⁴.

L'attroupement est défini par le Code pénal à l'article 431-3 comme un « *rassemblement de personnes sur la voie publique ou dans un lieu public susceptible de troubler l'ordre public* ». Cette définition est très large et convient d'être précisée par la doctrine et la jurisprudence.

En pratique, il est difficile de distinguer l'émeute du mouvement populaire. On définit d'émeute comme « *un mouvement séditionnel accompagné de violences et dirigé contre l'autorité en vue d'obtenir des revendications politiques et sociales* »¹⁷⁵. Il s'agit d'un « *tumulte séditionnel* »¹⁷⁶. Enfin, la jurisprudence définit l'émeute comme une « *manifestation violente contre des personnes ou des biens à l'appui de revendications politiques, sociales, économiques ou religieuses* »¹⁷⁷.

¹⁷³ Loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, JO du 9 janvier 1983 et article L.211-10 du code de la sécurité intérieure. Voir CE, 31 janvier 1969,

¹⁷⁴ Pour plus d'informations voir www.apref.org/sites/default/files/espacedocumentaire/5-1_2013-07_apref_note_greve_emeutes_mouvements_populaires_2013.pdf.

¹⁷⁵ (B) POTENTIER, *Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation*, Mémoire, Université de Lyon, Lyon, 2015, p.14.

¹⁷⁶ (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002, p.17.

¹⁷⁷ CA Bordeaux, 1^{er} février 1934 : Gaz. Pal. 1934, 1, p.589.

Le mouvement populaire désigne lui, « *tout mouvement spontané ou concerté d'une foule désordonnée causant des dommages* »¹⁷⁸. Cette définition est communément admise en assurance¹⁷⁹. Ainsi, la principale différence avec l'émeute est que celle-ci cible l'Etat et qu'elle est de nature politique ou sociale.

En droit anglais, le terme « *riot* » ou « *émeute* » est défini par le « *Public Order Act* » de 1986 comme suit :

« (1) *Where 12 or more persons who are present together use or threaten unlawful violence for a common purpose and the conduct of them (taken together) is such as would cause a person of reasonable firmness present at the scene to fear for his personal safety, each of the persons using unlawful violence for the common purpose is guilty of riot.*

(2) *It is immaterial whether or not the 12 or more use or threaten unlawful violence simultaneously.*

(3) *The common purpose may be inferred from conduct.*

(4) *No person of reasonable firmness need actually be, or be likely to be, present at the scene.*

(5) *Riot may be committed in private as well as in public place.* »¹⁸⁰

On remarque ainsi qu'en droit anglais, douze personnes ou plus sont nécessaires pour qu'un incident soit considéré comme une émeute.

Le mouvement populaire ou « *civil commotion* » est assimilé au « *violent disorder* » (littéralement « trouble violent »). Le « *violent disorder* » est défini de la même manière que le « *riot* » à l'exception que 3 personnes minimum sont nécessaires pour que l'événement soit considéré¹⁸¹.

On remarque ici une différence avec le droit français qui n'a pas établi de définition précise de l'émeute et du mouvement populaire.

¹⁷⁸ (B) POTENTIER, *Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation*, Mémoire, Université de Lyon, Lyon, 2015, p.15 : définition de LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR.

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ « Lorsque 12 personnes ou plus sont présentes ensemble pour utiliser ou menacer de violence illégale dans un but commun et que leur conduite (prise ensemble) est telle qu'une personne raisonnable sur les lieux pourrait craindre pour sa sécurité personnelle, chacune des personnes qui utilisent la violence illégale dans le but commun est coupable d'émeute.

(2) Il est indifférent que les 12 personnes ou plus utilisent simultanément la violence ou sa menace.

(3) Le but commun peut être déduite de la conduite.

(4) Nul besoin que la personne de fermeté raisonnable ou susceptible de l'être soit effectivement présente sur les lieux.

(5) L'émeute peut être commise dans un lieu privé, ainsi que dans un lieu public », Article 1, Part I, Public Order Act 1986 (ou Loi sur l'Ordre public).

¹⁸¹ Article 2, Part I, *Public Order Act 1989* (ou « Loi sur l'Ordre public »); voir également *R v. Mahroof*, 88 Cr App R 317, CA; *R v. Fleming et Robinson* (1989) Crim LR 658, CA; *R v. McGuigan et Cameron* (1991) Crim LR 719, CA.

Pour conclure, on remarque que le droit français ne donne pas toujours de définition claire et précise des RG et assimilés. Il laisse le soin à la jurisprudence et à la doctrine de définir ces termes, à la différence du droit anglais qui établit plus précisément les notions des risques.

Enfin, on remarque que les assureurs sont désireux d'offrir des garanties complètes aux assurés.

Chapitre 2 : Des polices d'assurances risques exceptionnels complètes sur le marché de l'assurance maritime et transports

Les garanties RG proposées par les assureurs sur le marché de l'assurance maritime et transports se veulent larges (Section 1), malgré les distinctions qu'il existe entre les différents Imprimés (Section 2).

Section 1 : Une couverture large des risques de guerre sur le marché de l'assurance maritime et transports

Il ressort des garanties que les assureurs sont désireux d'offrir aux assurés une couverture large des risques exceptionnels (§1). Cependant, l'interprétation de ces garanties est différente sur le marché anglais (§2).

Paragraphe 1 : Une volonté d'établir une couverture large des risques exceptionnels

Les Imprimés standards français montrent la volonté des assureurs d'offrir des garanties vastes.

On remarque que l'écriture des « *Risques couverts* » dans les polices traduit la volonté des assureurs de garantir le plus largement possible les risques exceptionnels. En effet, bien qu'il ne s'agisse pas de garanties « *tous risques* », cette volonté est traduite par le fait que les risques couverts ne sont pas définis dans les polices.

D'autre part, ce désir est traduit par les expressions de « *et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre* »¹⁸² concernant les RG à proprement parlé, et de « *autres faits analogues* »¹⁸³

¹⁸² Article 1, a) des Conventions spéciales. Voir **Annexes 1, 5 et 6**.

¹⁸³ Article 1, e) et 1, c) des Conventions spéciales. Ibid.

concernant les risques sociaux. La liste des risques couverts n'est pas exhaustive et un événement ne répondant pas strictement à la définition des risques énumérés peut donc être garanti.

De plus, par les mots de « *résultant de torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non* »¹⁸⁴, on remarque que les dommages causés par une arme de guerre suffisent à démontrer qu'il s'agit d'un risque de guerre.

Enfin, et comme nous le confirme Monsieur LENORMAND au cours de notre entretien¹⁸⁵, le marché français offre pour l'assurance des marchandises transportées, une « *Garantie étendue* »¹⁸⁶. Cette garantie est vaste concernant le temps et le lieu de l'assurance, puisqu'elle couvre les marchandises du point extrême de départ jusqu'au point extrême d'arrivée peu importe le moyen de transport utilisé¹⁸⁷. De plus, l'Imprimé standard « *Garantie étendue* » inclut la couverture du « *risque de guerre à terre* » et offre une couverture des marchandises à terre jusqu'à 60 jours après leur déchargement puisque les assureurs et réassureurs français ne sont pas signataires du Waterborne Agreement¹⁸⁸.

La Garantie étendue est également vaste en ce qu'elle couvre autant les RG, que les risques assimilés, les risques sociaux et politiques et les risques de terrorisme. Elle couvre également le risque atomique.

Dans les Imprimés standards anglais¹⁸⁹, on remarque également cette volonté d'englober les RG de manière large. Cette volonté est traduite par l'expression « *or persons taking part in labour disturbances* »¹⁹⁰ concernant les risques sociaux, ou bien « *any person acting from a political,*

¹⁸⁴ Article 1, a) et 1, b) des Conventions spéciales. Ibid.

¹⁸⁵ Voir **Annexe 11** : Compte rendu de mon entretien du 21 Avril 2016 avec M. Lenormand, Directeur du Département Risques de Guerre, Terrorisme & Autres Réassurances Publiques à la Caisse Centrale de Réassurance (« CCR »).

¹⁸⁶ Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue- du 1^{er} octobre 2008, voir **Annexe 6**.

¹⁸⁷ Article 8, Police Française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) Garantie « Tous Risques » et Garantie « SAP sauf » du 1^{er} juillet 2009.

¹⁸⁸ Ibid., Article 11.

¹⁸⁹ *Institute War and Strikes Clauses Hulls – Time* du 1^{er} novembre 1995, **Annexe 2** ; *Institute Strikes Clauses (Cargo)* du 1^{er} janvier 2009, voir **Annexe 12**.

¹⁹⁰ Littéralement « *ou toute personne prenant part à des perturbations liées au travail* », Article 1.1, *Institute Strikes Clauses (Cargo)*, du 1^{er} janvier 2009, voir **Annexe 12**.

ideological, or religious motive »¹⁹¹, ou encore « *any hostile act by or against a belligerent power* »¹⁹².

Enfin, on évoquera également que la volonté d'étendre l'acte de piraterie aux actes commis dans les eaux territoriales et intérieures démontre ce désir d'étendre au maximum les garanties offertes.

Toutefois, il existe des différences dans l'interprétation des risques garantis entre le marché français et le marché anglais.

Paragraphe 2 : Les différences d'interprétation des risques sur le marché français et sur le marché anglais

Comme vu précédemment, on peut remarquer que les risques énumérés dans les polices types ne sont pas définis.

Sur le marché français, l'absence de ces définitions est principalement un choix de la part des assureurs sous l'impulsion de la demande des assurés¹⁹³. En effet, le marché français de l'assurance n'a pas souhaité prévoir de définitions clairement établies. De cette manière, la place est laissée à une interprétation faite au cas par cas en cas de sinistre. Cette absence de définition précise est appréciée par les assurés, comme le souligne Monsieur FAGES lors de notre entretien¹⁹⁴. Selon lui, les Imprimés français offrent une marge de manœuvre que n'offre pas le marché anglais.

En effet, les définitions des risques ne sont pas précises contrairement aux définitions du droit anglais qui sont juridiquement clairement détaillées. Ainsi, la marge de discussion et de négociation avec l'assureur est souvent plus large avec les assureurs français. Les assureurs anglais n'indemniseront généralement pas un événement qui ne répond pas précisément à la définition du risque garanti¹⁹⁵. Bien entendu, et comme précisé précédemment, ce ne sera pas le cas pour l'interprétation du risque d'acte de piraterie qui dispose d'une définition plus large que sa définition juridique dans le secteur de l'assurance.

¹⁹¹ Littéralement, « toute personne agissant à partir d'un motif politique, idéologique ou religieux », Ibid.

¹⁹² Littéralement, « tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante », *Institute War and Strikes clauses Hulls-Time* du 1^{er} novembre 1995, **Annexe 2**.

¹⁹³ Voir **Annexe 3**.

¹⁹⁴ Voir **Annexe 4**.

¹⁹⁵ Voir **Annexe 11**.

L'évolution de la garantie contre la piraterie est un exemple de cette volonté d'établir une couverture large des RG.

B. L'évolution de la garantie du risque de piraterie

La garantie de la piraterie a évolué pour répondre au mieux aux besoins des assurés. Il convient d'étudier succinctement la garantie piraterie sur le marché français (1), puis sur le marché anglais (2).

1) La garantie piraterie sur le marché français

Autrefois, selon l'Ordonnance de la Marine de 1681¹⁹⁶ et le Code du commerce ce risque n'était pas mis à la charge des assureurs en tant que fortunes de mer. Les dommages causés par la piraterie tombés sous le coup des avaries grosses ou communes. La réparation des dommages causés par les pirates devait être partagée entre le propriétaire du navire et les propriétaires des marchandises chargées sur le navire. Cependant, les parties à la police d'assurance pouvaient d'un commun accord intégrer ce risque dans les garanties, ce qu'elles ont fait¹⁹⁷.

Aujourd'hui, le Code des assurances français dans son article L172-16 assimile le risque de piraterie aux risques de guerre¹⁹⁸.

Sur le marché français, la piraterie fait aujourd'hui l'objet d'un risque couvert selon les Conventions spéciales pour l'assurance des corps de navire et des marchandises transportées¹⁹⁹.

Cependant, avant 2012, dans les Conventions spéciales pour l'assurance des corps de navire ne garantissaient le risque de piraterie que lorsqu'elle avait « *un caractère politique ou se rattachée à la*

¹⁹⁶ Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, ou Code de la Marine, ou Ordonnance de Colbert, ordonnance royale rédigée le 31 juillet 1681 sous le règne de Louis XIV qui codifie tous les usages en matière de transports maritimes. Elle est établie sous la responsabilité de Colbert.

¹⁹⁷ (B) NOËL, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation*, Thèse, Université de Montpellier, Montpellier, 2015, p.221 et suiv.

¹⁹⁸ (B) RAJOT, « L'impact de la piraterie maritime sur les polices d'assurance », *Responsabilité civile et assurances*, n°2, Février 2011, alerte 4.

¹⁹⁹ Article 1,f), Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, 1er janvier 2012, FFSA, **Annexe 1**.

Article 1, d), Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées du 1^{er} octobre 2008, Voir Annexes 5 et 6.

guerre »²⁰⁰. En 2012, le nouvel imprimé du 1^{er} Janvier, n'énonce seulement que les Conventions spéciales « *ont pour objet de garantir le navire assuré contre les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de : (...), piraterie (...)* » sans émettre de distinction²⁰¹. Ce qui signifie que la piraterie purement lucrative est désormais aussi couverte.

Ce changement n'a pas été opéré dans les Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées pour des raisons pratiques²⁰². En effet, alors que les armateurs ont souvent l'obligation de s'assurer en RG pour les corps de navire puisque les banques créancières hypothécaires exigent une telle garantie, lorsqu'il s'agit de transport de marchandises, aucune garantie RG n'est demandée par un acteur extérieur. De plus, lorsque les ventes sont assorties de l'incoterm CIP ou CIF, l'obligation d'assurance incombe à l'acheteur avec une obligation de garantie minimale (garantie « FAP sauf ») sans couverture RG obligatoire²⁰³.

2) La garantie piraterie sur le marché anglais

Sur le marché anglais, le risque de piraterie est garanti par les Imprimés relatifs aux risques ordinaires, que ce soit en assurance corps ou en assurance facultés²⁰⁴.

Cependant, d'une part, dans certains cas le risque de piraterie est couvert par la police RG lorsque par exemple l'attaque est commise avec des armes lourdes ou des armes de guerre. La frontière n'est pas clairement définie²⁰⁵. D'autre part, en pratique la garantie contre le risque de piraterie est le plus souvent insérée dans les polices RG sous la forme d'une extension de garantie au même titre que le risque de baraterie et de vol avec violence, comme vu précédemment.

²⁰⁰ Article 1, d), Conventions Spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés, Imprimé du 11 décembre 1990, voir **Annexe 7**.

²⁰¹ Article 1, f), Conventions Spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, du 1^{er} janvier 2012, **Annexe 1**.

²⁰² Voir **Annexe 3**.

²⁰³ Ibid.

²⁰⁴ Voir les « International Hull Clauses (01/11/02) », « International Hull Clauses (01/11/03) » pour l'assurance des corps de navire ; voir par exemple « Institute Cargo Clauses (01/01/2009) » concernant l'assurance des marchandises transportées. Clauses disponibles sur le site web : www.fortunes-de-mer.com .

²⁰⁵ Voir **Annexe 3**.

Enfin, le marché anglais applique une gestion exceptionnelle des risques pour le risque de piraterie puisqu'il fait application de la « *JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas* », ce qui rapproche la gestion du risque de celle d'un RG²⁰⁶.

Pour finir, il convient d'étudier plus en détail les distinctions entre les différentes polices d'assurance RG.

Section 2 : Etude comparative des différentes polices d'assurance RG concernant les événements garantis

Il existe des différences entre les Conventions spéciales françaises RG pour les corps de navire et les Conventions spéciales françaises RG pour les marchandises transportées (§1). D'autre part, il convient d'étudier les différences entre les systèmes de garanties RG français et anglais (§2).

Paragraphe 1 : Les distinctions entre les Conventions spéciales françaises pour l'assurance des corps de navires et les Conventions spéciales françaises pour l'assurance des marchandises transportées

Afin de comprendre les distinctions qu'il existe entre les Imprimés standards français il convient de se référer au tableau suivant :

²⁰⁶ Ibid.

Risques garantis	Imprimé Corps de 1990	Imprimé Corps de 2012	Imprimé Facultés "Waterborne" de 2008	Imprimé Facultés "Garantie étendue" de 2008
Guerre civile	oui	oui	oui	oui
Guerre étrangère	oui	oui	oui	oui
Accidents et fortunes de guerre	oui	oui	oui	oui
Torpilles, mines et toutes armes de guerre	oui	oui	oui	oui
Captures/Prises/Arrêts/saisies/ Contraintes/Molestations/ Détenions	oui*	oui*	oui*	oui*
Confiscation	oui*	oui*	non	non
Expropriation	oui*	oui*	non	non
Emeutes	oui	oui	oui	oui
Mouvements populaires	oui	oui	oui	oui
Grèves	oui	oui	oui	oui
Lock-out	oui	oui	oui	oui
Piraterie politique ou rattachée à la guerre	oui	oui	oui	oui
Piraterie lucrative	non	oui	non	non
Acte de malveillance / vandalisme politique ou rattaché à la guerre	oui	oui	non	non
Sabotage / terrorisme politique ou rattaché à la guerre	oui	oui	oui	oui
Risque nucléaire/atomique	oui	non	oui	oui
Sabotage/ destruction volontaire	oui	oui	oui	oui*
Dépossession/indisponibilité	oui	oui	oui	oui

* Risque garanti sous certaines conditions (se reporter aux Imprimés fournis en annexes).

De plus, on remarque que l'Imprimé corps a été modernisé et qu'il est désormais plus adapté à un marché international que celui l'Imprimé de 1990.

Notamment, on peut remarquer que le nouvel Imprimé garantit l'impossibilité du navire de sortir des eaux intérieures d'un Etat pour rejoindre la Haute mer. Ce risque étant assimilé au risque de « *Blocking and Trapping* » (ou « Entrave et prise au piège ») dont la garantie est disponible sur le marché anglais.

Ensuite, le nouvel Imprimé fait référence à la liste des zones à risques aggravés du « JWC ». Celle-ci est jointe aux polices d'assurance au moment de leur souscription. L'ancien Imprimé faisait référence à un classement des zones de 0 à 7 avec une tarification préfixée par la CCR (sauf pour les zones classées 7).

Enfin, on note qu'une clause de « *cessation automatique de l'assurance* » en cas de déclenchement d'une guerre entre deux des pays membres permanents du Conseil de sécurité de l'ONU est ajoutée à l'Imprimé standard. Cette clause est similaire à la clause d'exclusion que l'on retrouve dans l'Imprimé assurant les corps de navire anglais de 1995²⁰⁷. Il en est de même pour la clause de résiliation à

²⁰⁷ Article 5.1.1 de l'*Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time* (1/11/95), voir **Annexe 2**.

l'article 7 de l'Imprimé corps de 2012 qui est similaire à la clause de « *Termination* » de l'Imprimé anglais de 1995.

Enfin, comme étudié précédemment, la piraterie lucrative est prise en charge par les assureurs RG depuis 2012.

Plus généralement, les systèmes de garanties RG français et anglais sont distincts.

Paragraphe 2 : Les différences entre le système de garanties français et le système anglais

Des distinctions existent pour l'assurance des corps de navire (A) et pour l'assurance des marchandises transportées (B).

A. Les différences relatives à l'assurance RG des corps de navires (ou « *Hull* »)

Les distinctions majeures entre les Imprimés corps français et l'Imprimé corps anglais du 1^{er} Novembre 1995 sont reportées dans le tableau suivant :

Points Majeurs	Imprimé corps français de 1990	Imprimé corps français de 2012	Imprimé corps anglais de 1995
1- L'imprimé est-il indépendant ou constitue-t-il des Conditions ou Conventions spéciales complétant l'Imprimé Risques ordinaires ?	Conventions spéciales qui complètent l'Imprimé RO.	Indépendant avec renvois aux conditions de l'Imprimé RO.	Indépendant avec renvois aux conditions de l'Imprimé RO.
2-Présomption en cas d'incertitude sur l'origine de l'événement (RO ou RG)	Risque ordinaire	Risque ordinaire	Rien n'est prévu : arbitrage ou insertion d'une <i>Missing Vessel Clause</i> .
3- Risques couverts ou exclus : - Piraterie à caractère politique - Piraterie à caractère lucratif -Risque nucléaire -Dépossession (délai d'ouverture pour le délaissement)	Couverte Exclue Couvert Couverte (9 mois)	Couverte Couverte Exclu Couverte (9 mois)	Exclue Exclue Exclue Couverte (12 mois)
4- Résiliation (délai de préavis)	5 jours maximum	7 jours	7 jours
5- Cessation automatique de la garantie en cas de conflit entre 2 Etats des 5 membres permanents du CS de l'ONU	Non	Oui	Oui
6- Délai de déclaration du sinistre	Aucun sauf pour l'événement donnant lieu au délaissement (3 mois)	Aucun sauf pour l'événement donnant au lieu au délaissement (3 mois)	12 mois
7- Système de garantie/tarifification des zones à risque	Zones à risque aggravé avec surprimes préfixées par la OOR	Zones spécifiées exclues automatiquement	Zones spécifiées exclues automatiquement

Concernant l'assurance RG des marchandises transportées, toutes n'est pas comparable.

B. Les distinctions relatives à l'assurance RG des marchandises transportées (ou « *cargo* »)

Une comparaison peut être effectuée s'agissant des garanties pour l'assurance des marchandises transportées en mer seulement (Garantie « *Waterborne* »). En effet, l'assurance pour les Facultés « Garantie étendue » est une spécificité du marché français, et on ne retrouve pas de garantie similaire sur le marché anglais.

L'Imprimé français « Garantie étendue » de 2008 offre une couverture vaste. En effet, d'une part, il est applicable à tous modes de transport maritime, fluvial, terrestre ou aérien pour un voyage de magasin

à magasin. La durée de la l'assurance pouvant s'étendre jusqu'à 60 jours calculés depuis la fin du déchargement²⁰⁸.

D'autre part, elle garantit les marchandises contre les risques de guerre, les risques assimilés, le terrorisme, les risques politiques, le sabordage ou la destruction ordonnée par les autorités françaises et le risque nucléaire.

Toutefois, l'*Institute Strikes Clauses (Cargo)* (dit « ISCC ») du 1er janvier 2009 qui garantit seulement les risques sociaux, les risques de terrorisme et tout autre acte dicté par une motivation politique, idéologique ou religieuse, peut être complété par d'autres garanties. Notamment, une couverture pour les risques de guerre, pour les risques politiques et pour le risque de piraterie.

Avec la signature du « *Waterborne Agreement* », la couverture de l'ISCC de 2009 prend fin automatiquement 60 jours après le déchargement complet des marchandises à bord du navire dans le port de destination finale. Et pour une couverture supplémentaire des risques à terre, l'assuré devra souscrire une garantie « *War on land* » auprès d'un autre marché que celui des assureurs maritimes et transports, contrairement à ce qui peut se faire sur le marché français.

²⁰⁸ Le délai varie suivant le dernier moyen de transport utilisé dans la chaîne de transport. Voir les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne : Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) – Garantie 'Tous Risques' du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1er juillet 2002 ; Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) – Garantie 'F.A.P Sauf...' du 30 juin 1983 modifiée le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1er juillet 2002 ; Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) – Garantie 'F.A.P Sauf...' du 30 juin 1983 modifiée le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1er juillet 2002 ; Police française d'assurance de marchandises transportées par voie de terre du 7 novembre 1990 modifiée le 3 novembre 1993, le 11 mai 2006 et le 1er janvier 2007 ; Police française d'assurance des marchandises transportées par voie fluviale – Garantie 'Tous Risques' du 30 octobre 1997 modifiée le 1er janvier 2007 ; Police française d'assurance des marchandises transportées par voie fluviale – Garantie 'Événements majeurs' du 30 octobre 1997 modifiée le 1er janvier 2007 ; Police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne du 25 octobre 1990 modifiée le 1er janvier 2007.

Conclusion

Pour conclure, il convient de rappeler que les risques couverts ne sont pas définis dans les polices d'assurance risques de guerre. Cette absence de définition peut avoir des effets positifs et des effets négatifs. Ils sont positifs pour les assurés qui disposent de garanties larges, et pour qui il existe une marge de discussion importante concernant la prise en charge par l'assureur des dommages subis.

Pour les assureurs, ils peuvent être positifs puisque cela leur permet d'offrir des garanties vastes, d'englober un maximum de risques et de développer leurs parts de marché, ce qui permet d'augmenter les primes d'assurance perçues. Cependant, l'absence de définition claire et précise peut également se retourner contre l'assureur qui pourrait se voir obliger d'indemniser des dommages qu'il n'aurait pas prévu.

Ensuite, il convient de rester attentif à l'évolution des risques et à la manière dont ceux-ci feront l'objet de garanties futures et notamment le risque cyber qui se développe considérablement.

Enfin, après comparaison, il ressort que les clauses du marché français sont plus synthétiques que celles du marché anglais et elles offrent des couvertures plus intelligibles pour les assurés. L'assurance maritime et transports française conserve donc certains atouts par rapport à ses principaux concurrents.

Bibliographie

Ouvrages :

- (L.A.) BOITEUX, *La fortune de Mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1968, Collection Ports, routes, trafics, no 24, 225 pages.
- (C) LEMONNIER, *Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes usitées en France : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne. Paris*, Videococq père et fils, Tome I, 1853, Bordeaux, Balarac Jeune.
- (M.-D) MILLER, *Marine War Risks*, Lloyd's of London Press, 2^e Ed., 1994, 764 pages.
- (R) RODIERE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 1974, 574 pages.

Thèses et mémoires :

- (M) ASTEBOL LARSEN, *Assurance maritime et le transport multimodal*, Mémoire, Université Aix-Marseille, CDMT, Aix-en-Provence, 2009, 59 pages.
- (B) NOËL, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation*, Thèse, Université de Montpellier, Montpellier, 2015, 674 pages.
- (G) PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives*, Mémoire, Université de Paris II, Paris, décembre 2004, 45 pages.
- *La Couverture des risques de guerre en assurance transport*, Mémoire, 2003, 85 pages.
- (B) POTENTIER, *Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation*, Mémoire, Université de Lyon, Lyon, 2015, 75 pages.
- (A) SALIM CHEBLI, *La piraterie maritime au début du XXI^{ème} siècle, panorama, modes opératoires et solutions*, Mémoire, Université Paris II Panthéon-Assas, Paris, juin 2009, 136 pages.

Articles :

- (V) AZARIAN, « La planète de tous les nouveaux risques », Entretien avec Frédéric Denèfle, Directeur du CESAM, *Assurances maritimes*, JMM 5029, avril 2016, 3 pages.
- (F) BAUCHARD, « Londres : Lloyd's fortune de mer », Article de presse, *Les Echos*, 1er juillet 2009, site web : <http://archives.lesechos.fr/archives/2009/Enjeux/00259-021-ENJ.htm>.
- (D) BRENDEL, « Une petite histoire du terrorisme », CERDACC, *Le Journal des Accidents et des Catastrophes*, août 2016, site web : <http://www.jac-cerdacc.fr/une-petite-histoire-du-terrorisme>.
- (M) CASTELBAJAC, « La définition de la grève en droit anglais et en droit français », *MBDE Droit du Travail*, Février 2011, site web : <http://blogs.u-paris10.fr/blog/droit-du-travail>.
- (M-B) CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », *JurisClasseur Responsabilité Civile et Assurances*, Fasc.618, Février 2002.
- (L) DE GRAËVE, « Transports, Dispositions générales », *JurisClasseur Lois pénales spéciales*, Fasc. 20, janvier 2013.
- « Expropriation pour cause d'utilité publique », *Fiche Dalloz*, Mai 2015, site web : dalloz.fr.
- (M) GERSOVITZ et (N) KRIGER, « What is a Civil War? A critical Review of Its Definition and (Econometric) consequences », *The World Bank Development Economics Vice Presidency Partnerships, Capacity Building Unit, April 2013, PRWP 6397*, site web : <http://documents.worldbank.org/curated/en/387041468194641798/pdf/wps6397.pdf>.
- (J) KEATING, « Pourquoi le conflit en Syrie n'est pas une guerre civile », *Slate*, août 2013, site web : <http://www.slate.fr/monde/76784/syrie-guerre-civile>.
- (K) KNOX and (E) THOMAS, « Expropriation », *Insight*, September 2015, site web : Westlaw.uk.
- (O) LASMOLES, « Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes », *La Revue Mare Liberum*, n°1, avril 2004.
- (A) LELARGE, « La Somalie entre anarchie et piraterie », *Journal du droit international*, n°2, avril 2010.
- *Lapresse*, « Yémen : des attentats de l'EI font 42 morts », juin 2016, <http://www.lapresse.ca/international/moyen-orient/201606/27/01-4995856-yemen-des-attentats-de-lei-font-42-morts.php>.

- Le Figaro, « Les sous-marins DCNS victimes d'un piratage de données », 24/08/2016, site web : <http://www.lefigaro.fr/societes/2016/08/24/20005-20160824ARTFIG00105-les-sous-marins-dcns-victimes-d-un-piratage-de-donnees.php> .
- Le parisien, « Marseille : explosion toujours inexpliquée au Grand Port Maritime », juillet 2016, site web : <http://www.leparisien.fr/faits-divers/marseille-mysterieuse-explosion-au-grand-port-maritime-un-ferry-evacue-31-07-2016-6007039.php> .
- L'Express, « Mer de Chine : l'Indonésie tire sur plusieurs navires chinois », juin 2016, site web : http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/mer-de-chine-l-indonesie-tire-sur-plusieurs-navires-chinois_1803983.html.
- L'Express, « La Chine n'a pas de droits historiques en mer de Chine selon les juges de La Haye », Juillet 2016, site web : http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/la-chine-n-a-pas-de-droits-historiques-en-mer-de-chine_1811678.html.
- Le Monde, « A Calais, les marins de SeaFrance multiplient les coups de force », juillet 2015, site web ; http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/01/calais-pourquoi-le-port-est-toujours-bloque_4665738_3234.html .
- Libération, « Yémen ; 35 morts dans un triple attentat dans un ex-bastion d'Al-Qaeda », juin 2016, site web : http://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda_1462505
- (J) MOREAU, « Emprise », Répertoire de contentieux administratif, *Dalloz*, Avril 2002, site web : dallos.fr.
- (C) MOREL, « Expropriation pour cause d'utilité publique », *Répertoire de droit immobilier*, *Dalloz*, juillet 2003, site web : www.dallos.fr.
- (J) O'KEEFFE, « B Atlantic: Malice, Perversity and Politics », *Insurance & Reinsurance, INCE & CO*, Juin 2015, site web : <http://www.incelaw.com/fr/knowledge-bank/publications/b-atlantic-malice-perversity-politics> .
- (B) RAJOT, « L'impact de la piraterie maritime sur les polices d'assurance », *Responsabilité civile et assurances*, n°2, Février 2011, alerte 4.
- (F) TURGNE, « Assurances maritimes et transports, Panorama » *JurisClasseur Transport*, Fasc. 989, décembre 2013.
- (R) VATINET, « Fermeture de l'entreprise en cas de grève : licite ou illicite ? », *La Semaine Juridique Sociale*, n°12, Mars 2014.

- (P) VEAUX-FOURNERIE, (D) VEAUX et (B) TOURE, « Commerce maritime - Responsabilité du transport - Régime international : Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1268, mai 2005, mis à jour en Novembre 2009.

Jurisprudence :

- C.Cass., Ch. Crim., 19 mai 2015, n°15-81.351.
- C.cass., Ch. Soc., 17 janvier 1968, *Ste NEYRPIC c/ By* , n°66-40.382 et *Ste NEYRPIC c/ RIMET MEILLE*, n°66-40.461, Bull. 1967, IV, N 222, p.181.
- C.cass., ch. Soc., *CGT Centre nucléaire de production électrique de Paluel c/ EDF*, n°08-14.490, Bull. 2009, n°2041.
- C.cass., ch. Soc., 17 décembre 2013, n°12-23.006, FS-P+B, *Sté La Manufacture française des pneumatiques Michelin c\ M.A. et a.*, JurisData n°2013-029367.
- Ccass., ch. soc. 26 mars 2014, n°12-26.600, FS-P+B, *M.C. c\ A.S.F.O Guadeloupe* , JurisData n°2014-005940.
- Court of Appeal, London, Civil Division, 1 August 2016, *Atlasnavios Navegação LDA v. Insurers*, Neutral Citation Number: 2016 EWCA Civ.808, Case no: A3/2015/0123.
- CA Paris, 29 septembre 1995, JurisData n°1995-600467.
- T. com., Nantes, 12 décembre 1966, DMF 1966, p.431.
- T. confl. 21 déc. 1923, *Sté française des Nouvelles Hébrides*, Rec. CE, p. 87.
- CE 19 nov. 1969, *Dame veuve Hatte-Devaux*, Rec. CE, p. 512.
- CE, 20 févr. 1957, *Aubel*, Rec. CE, p. 111.
- *R v. Mahroof* , 88 Cr App R 317, CA.
- *R v. Fleming et Robinson* (1989) Crim LR 658, CA.
- *R v. McGuigan et Cameron* (1991) Crim LR 719, CA.

Rapports:

- ICC International Maritime Bureau, « Piracy and armed robbery against ships, report for the period of 1 January – 30 June 2016 », July 2016, site web: www.icc-ccs.org.
- Rapport de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (dite « FFSA »), « Assurance de biens et de responsabilités – données clés 2015 », Juillet 2015, site web : <http://www.ffa-assurance.fr/content/assurances-de-biens-et-de-responsabilite-donnees-cles-par-annee>.

- CIRC, « Comment le terme « conflit armé » est-il défini en droit international humanitaire ? », Rapport, mars 2008, site web : <https://www.icrc.org/fre/assets/files/other/opinion-paper-armed-conflict-fre.pdf>.
- Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, Ministère de la Défense, « Le terrorisme maritime », Dossier d'Etude, janvier 2003, p.23, site web : <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2008/Article-cargo-2008-Terrorisme-maritime.pdf>.

Sites web :

- OMI : <http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>
- <http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/lock-out.php>
- <http://droit-finances.commentcamarche.net/faq/23848-lock-out-definition>
- <http://www.ffa-assurance.fr/>
- <http://www.iua.co.uk/>
- <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/polices-et-clauses/risque-de-guerre-assurances-maritimes.html>
- <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/images/documents%20pdf/polices%20risques%20de%20guerre/Clause%20Guerre%20Facultes%20avant%201918.pdf>

Annexes

Annexe 1 : Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés du 1er janvier 2012

Annexe 2 : Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time du 1er Novembre 1995

Annexe 3 : Compte rendu de mon entretien du 30 juin 2016 avec Monsieur Jean-Paul THOMAS, Responsable de la Direction des assurances transport de la FFSA

**Annexe 4 : Compte rendu de mon entretien du 5 août 2016 avec Monsieur Guy-Louis
FAGES, Risk Manager chez TOTAL**

**Annexe 5 : Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre
les risques de guerre, de terrorisme et de grève - Garantie Waterborne - du 1er octobre
2008**

Annexe 6 : Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève - Garantie étendue - du 1er octobre 2008

**Annexe 7 : Conventions Spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre
les risques de guerre et risques assimilés, Imprimé du 11 décembre 1990**

Annexe 8 : Institute War and Strikes clauses (Clause 281) du 1er octobre 1983

**Annexe 9 : JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas (10th
December 2015)**

**Annexe 10 : Violent Theft, Piracy and Barratry Extension - for use with the Institute War
& Strikes Clauses Hulls - Time 1/11/95**

**Annexe 11 : Compte rendu de mon entretien du 21 Avril 2016 avec M. John Lenormand,
Directeur du Département Risques de Guerre, Terrorisme & Autres Réassurances
Publiques à la Caisse Centrale de Réassurance (« CCR »)**

Annexe 12 : Institute Strikes Clauses (Cargo) du 1er janvier 2009

Table des matières

Liste des abréviations	5
Sommaire	6
Introduction	8
Partie 1 : La nécessité d'une assurance risques de guerre et assimilés adaptée en assurance maritime et transports	11
Chapitre 1 : L'origine de l'assurance risques de guerre en assurance maritime et transports	11
<u>Section 1 : Le risque de guerre, d'un risque ordinaire à un risque extraordinaire</u>	<u>11</u>
<i>Paragraphe 1 : Une couverture commune à l'origine</i>	<i>11</i>
<i>Paragraphe 2 : Une distinction dans les polices d'assurance rendue nécessaire</i>	<i>13</i>
<u>Section 2 : Un risque extraordinaire au régime spécial</u>	<u>14</u>
<i>Paragraphe 1 : Des événements exclus légalement des polices générales</i>	<i>14</i>
A. Une exclusion légale des risques de guerre susceptibles d'être rachetés	14
B. Une exclusion des risques de guerre confortée par une présomption unique	15
<i>Paragraphe 2 : Une couverture spéciale pour les risques de guerre</i>	<i>16</i>
A. Des Conventions spéciales complémentaires des Conventions générales	16
B. Les événements exclus des conventions spéciales pour l'assurance des risques de guerre	20
Chapitre 2 : La nécessité d'adapter les garanties à l'évolution des risques de guerre et assimilés	22
<u>Section 1 : Des risques évolutifs</u>	<u>22</u>
<i>Paragraphe 1 : Des risques de guerre vers des risques politiques et sociaux</i>	<i>22</i>
A. Du risque de guerre à proprement parlé	22
B. Vers des risques politiques et sociaux	25
<i>Paragraphe 2 : L'évolution du risque terroriste</i>	<i>26</i>

<i>Paragraphe 3 : La piraterie, un risque évolutif</i>	28
<i>Paragraphe 4 : Des nouveaux risques émergents</i>	29
<u>Section 2 : La nécessaire prise en compte de l'évolution des risques par les polices d'assurance RG</u>	<u>30</u>
<i>Paragraphe 1: Un marché sujet à l'évolution des risques dans un contexte international</i>	30
<i>Paragraphe 2 : L'établissement de zones à risque</i>	31
Partie 2 : L'adaptation des garanties d'assurance maritime et transports à la notion large et mouvante de risque exceptionnel	34
Chapitre 1 : Des définitions larges et imprécises	34
<u>Section 1 : Les notions des risques assimilés à la guerre</u>	<u>34</u>
<i>Paragraphe 1 : Le terrorisme et le sabotage</i>	35
<i>Paragraphe 2 : La piraterie</i>	37
<i>Paragraphe 3 : Le vandalisme et l'acte malveillant (ou malicieux)</i>	40
<i>Paragraphe 4 : La baraterie</i>	41
<u>Section 2 : Les risques sociaux et politiques assimilés aux risques de guerre</u>	<u>43</u>
<i>Paragraphe 1 : Les captures, prises, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions</i>	43
<i>Paragraphe 2 : Confiscation, expropriation, dépossession</i>	45
A. La confiscation et l'expropriation	45
B. La dépossession	47
<i>Paragraphe 3 : Les grèves, lock-out, émeutes et mouvements populaires</i>	48
A. La grève	48
B. Le lock-out	50
C. L'émeute et le mouvement populaire	51
Chapitre 2 : Des polices d'assurances risques exceptionnels complètes sur le marché de l'assurance maritime et transports	53

<u>Section 1 : Une couverture large des risques de guerre sur le marché de l'assurance maritime et transports</u>	<u>53</u>
<i>Paragraphe 1 : Une volonté d'établir une couverture large des risques exceptionnels</i>	53
<i>Paragraphe 2 : Les différences d'interprétation des risques sur le marché français et sur le marché anglais</i>	55
B. L'évolution de la garantie du risque de piraterie	56
1) La garantie piraterie sur le marché français	56
2) La garantie piraterie sur le marché anglais	57
<u>Section 2 : Etude comparative des différentes polices d'assurance RG concernant les événements garantis</u>	<u>58</u>
<i>Paragraphe 1 : Les distinctions entre les Conventions spéciales françaises pour l'assurance des corps de navires et les Conventions spéciales françaises pour l'assurance des marchandises transportées</i>	58
<i>Paragraphe 2 : Les différences entre le système de garanties français et le système anglais</i>	60
A. Les différences relatives à l'assurance RG des corps de navires (ou « Hull »)	60
B. Les distinctions relatives à l'assurance RG des marchandises transportées (ou « cargo »)	61
Conclusion	63
Bibliographie	64
Annexes	69
Table des matières	81

Mots clés : Risques de guerre - Assurance maritime - Assurance transport - Transport maritime -
Marchandises transportées - Définitions

Résumé : L'assurance des corps de navires et des marchandises transportées contre les risques de guerre et assimilés est soumise à la souscription de Conventions spéciales. Cependant, ces Conventions ne définissent pas les risques exceptionnels. Ce mémoire s'intéresse alors aux définitions des risques exceptionnels retenus par le droit français et le droit anglais. Il met en avant le caractère évolutif de ces risques ainsi que leur caractère large. Enfin, il s'intéresse à la manière dont ces risques sont pris en charge par les assureurs français et anglais.

Keywords : War risks - Marine Insurance - Transport Insurance - Shipping - Maritime transport -
Cargo - Definitions

Summary : Insurance of Hulls and Cargo against War Risks is subject to special Conventions. However, these Conventions do not define exceptional risks. This paper focuses on the War Risks definitions used by French law and English law. It highlights the evolving nature of these risks and their wide character. Finally, it looks at how these risks are borne by the French and English insurers.