



UNIVERSITE DE NANTES



# **La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risques de guerre**

**Mémoire pour le Master 2 «Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques»**

**Présenté par Alowanou Patrice EDORH-KOMAHE**

**Sous la direction de Monsieur Antoine LUQUIAU**

Année 2015-2016

Les opinions exposées dans ce mémoire ne sont que celles de l'auteur et n'engagent nullement l'Université de Nantes.

## **REMERCIEMENTS**

Nous remercions très chaleureusement Monsieur Antoine LUQUIAU et le Professeur Patrick CHAUMETTE pour leur disponibilité et leurs précieux conseils.

Nos remerciements vont également à Monsieur et Madame AMEGNONA ainsi qu'à Monsieur Helmut STEPHEN à qui nous dédions cette modeste œuvre.

## TABLE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AFDI : Annuaire Français de Droit international

AFSAT : Association Française des Sociétés d'Assurance Transport

AMRAE : Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise

CA : Cour d'appel

Cass. : Cour de cassation

CCR : Caisse Centrale de Réassurance

Civ. 1ère : Cour de cassation, 1ère chambre civile

Ch. Mixte : Cour de cassation, chambre mixte

Com. : Cour de cassation, chambre commerciale

*D* : recueil *Dalloz*

*DMF* : revue du *Droit Maritime Français*

GAREX : Groupement d'Assurance de Risques Exceptionnels

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

*JMM* : *Journal de la Marine Marchande*

*JO* : *Journal Officiel de la République Française*

*LGDJ* : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

*MIA* : *Marine Insurance Act*

PUR : Presses Universitaires de Rennes

*RIDM* : Revue Internationale de Droit maritime

RG : risques de guerre et assimilés

RO : risques ordinaires

*RTD Civ.* : *Revue Trimestrielle de droit civil*

SFMAT : Syndicat Français de l'Assurance et Transport

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	6
<b>PARTIE I: LA DETERMINATION DU RISQUE COUVERT AU TITRE DE LA GARANTIE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES</b> .....	23
CHAPITRE 1 : LA DISTINCTION ENTRE LE RISQUE DE GUERRE ET LA FORTUNE DE MER.....	24
Section 1 : Le risque de mer, un risque ordinaire de la navigation maritime.....	24
Section 2 : La spécificité du risque de guerre.....	26
CHAPITRE 2 : LE RISQUE DE GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL AUX CONDITIONS D'ASSURANCE PARTICULIERES.....	40
Section 1 : Le caractère accessoire de la garantie comme condition d'efficacité de la police.....	40
Section 2 : Une garantie encadrée couvrant des dommages énumérés.....	43
<b>PARTIE II: LE REGIME JURIDIQUE DE LA PREUVE DE LA CAUSE DU SINISTRE</b> .....	62
CHAPITRE 1 : L'APPLICATION DE PRINCIPE DU DROIT COMMUN DE LA PREUVE.....	63
Section 1 : L'exposé des solutions de principe à l'aune des garanties souscrites auprès d'un même assureur.....	63
Section 2 : Les difficultés de preuve en cas de couvertures des deux types de risques par des assureurs distincts.....	66
CHAPITRE 2 : LA DETERMINATION DE LA CAUSE DU SINISTRE DANS LES SITUATIONS DE CONCOURS DE CAUSES OU DE PERTE SANS NOUVELLES DES INTERETS ASSURES.....	68
Section 1 : La détermination du lien de causalité en cas de concours de causes.....	68
Section 2 : La détermination de la cause du sinistre constitué par la perte sans nouvelles des intérêts assurés.....	76
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	85
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	86
<b>ANNEXES</b> .....	89
1. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES DE MER CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE PIRATERIE, DE TERRORISME ET RISQUES ASSIMILES DU 01/01/2012.....	90
2. GARANTIE WATERBORNE DU 01/10/2008.....	99
3. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE: GARANTIE ETENDUE DU 01/10/2008 MODIFIEES LE 01/07/2009.....	103
4. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES, TOUS RISQUES A L'EXCLUSION DES NAVIRES DE PECHE, DE PLAISANCE ET DES NAVIRES EN CONSTRUCTION DU 01/01/2012.....	108
5. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS, GARANTIE "TOUS RISQUES" DU 01/07/2009.....	127
6. INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES HULLS – TIME DU 01/11/1995.....	129
7. INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) DU 01/01/2009.....	131

## INTRODUCTION

A M. Patrick THOUROT qui déclarait que *«les grands sinistres (...) nous renvoient en tant qu'assureurs, aux grands principes : ne sont pas assurables le défaut d'aléa et le hasard moral, et non le risque de grande ampleur»*.

S'il a toujours été difficile d'avoir une définition complète et universellement admise de l'assurance, les propositions de la doctrine ne manquent pas et permettent de comprendre le fonctionnement de la matière. Appliquée aux activités maritimes, elle est qualifiée d'assurance maritime et constitue selon René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE, un *« contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées aux dangers d'une expédition maritime du fait de la survenance de certains risques »*<sup>1</sup>.

Cette définition est un peu réductrice de la notion d'assurance maritime. En effet, L'assurance maritime a un contenu beaucoup plus large et va au-delà des seules parties contractantes et de l'expédition maritime. Elle couvre aussi des risques à terre et associe des personnes qui ne sont pas nécessairement parties au contrat. C'est le cas par exemple des experts, des sociétés de classification et même des tribunaux etc. On pourrait donc la redéfinir comme l'opération ayant pour base *« un contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées aux dangers »* menaçant certaines activités maritimes *« du fait de la survenance de certains risques »*.

Si le risque en cause est un risque de la navigation, on sera dans l'assurance maritime pure et simple et s'il s'agit d'un risque de guerre, on parlera d'assurance maritime de risque de guerre.

L'assurance des risques de guerre sera entendue comme l'opération ayant pour base le contrat qui lie l'assureur à l'assuré et qui a pour but de garantir les biens de ce dernier contre ce type de risques au cours de ses activités maritimes.

---

<sup>1</sup> R. RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime*, 12 éd. p. 504.

D'une façon générale, l'assurance, quelle qu'elle soit, maritime ou terrestre, fonctionne sur la base d'un principe qui suppose l'existence non d'une certitude mais d'un aléa quelles que soient la nature et l'ampleur des risques<sup>1</sup>. Les risques de guerre ne sont pas des risques dépourvus d'aléa et leur assurance est autorisée par la loi<sup>2</sup>. C'est ce que les propos de M. THOUROT cités plus haut illustrent sans doute. Mais le régime de leur couverture ne sera pas le même que celui qui gouverne l'assurance des risques ordinaires de la navigation pour plusieurs raisons dont notamment l'ampleur des sinistres qu'ils engendrent par leur réalisation.

Pour exprimer justement l'ampleur des conséquences de la guerre, M. Lamy soutenait en reprenant un adage anglo-saxon que «*lorsque la guerre éclate, s'ouvre l'enfer*»<sup>3</sup>.

En effet, dans le domaine maritime, d'importants sinistres résultant des guerres ou s'y rattachant directement ou indirectement ont marqué l'histoire de la navigation maritime. On peut à cet effet citer quelques sinistres qui sont classés célèbres au regard de l'ampleur des pertes qui en ont résulté :

- en 1917, il y a eu l'explosion du *Mont-Blanc*, un navire français, qui était chargé de munitions à destination des troupes françaises et leurs alliés en guerre en Europe. Il était entré en collision avec un navire norvégien, l'*Imo*, à l'entrée d'Halifax au Canada. Le sinistre a entraîné 3000 morts, 9000 blessés, 25000 sans abris et la ville entièrement rasée<sup>4</sup> ;

- en 1944, le navire britannique, *Fort Stikène*, à la suite d'un incendie dans un lot de coton humide qu'il transportait, explosa à Bombay en Inde et le sinistre a causé 1250 morts et détruit 12 autres navires<sup>5</sup>.

- en 1947 ce fut le tour du *Grand Camp* qui à la suite d'un incendie dans le nitrate d'ammonium explosa près du Texas City aux Etats Unis d'Amérique. Ce sinistre a entraîné 468 morts et la destruction de deux avions en plein vol<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> JMM, *l'entreprise française face aux risques de guerre*, n°3823, du 26 mars 1993, p.720.

<sup>2</sup> Art. L.172-16 du Code des assurances.

<sup>3</sup> JMM, n°3823, du 26 mars 1993, p. 721: « *When war breaks out, hell begins* ».

<sup>4</sup> Cours de Sécurité Maritime, Exploitation du navire, Université de Nantes- ENSAM, 2015-2016.

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> Cours de Sécurité Maritime, Exploitation du navire, Université de Nantes- ENSAM, 2015-2016.

- en janvier 1945, le *Wilhelm Gustloff*, un navire de croisière allemand, a été torpillé dans la mer Baltique par un sous-marin soviétique, causant la mort de 9.000 passagers<sup>1</sup>.

Ces quelques sinistres dont certains avaient leur cause dans les guerres de l'époque pourraient avoir entraîné d'énormes difficultés pour bon nombre d'assureurs au regard des dommages causés.

Les risques de guerre sont des risques exceptionnels<sup>2</sup> dont l'assurance pose de véritables problèmes. Une partie de la doctrine les classe dans la catégorie des risques catastrophiques, entendus comme des risques résultant d'un événement naturel imprévisible ou de phénomènes humains<sup>3</sup> susceptibles d'atteindre un grand nombre de personnes à la fois ou de causer des dommages de telle ampleur que les assureurs ne pourraient facilement y faire face.

Trois difficultés majeures compliquent l'assurance des risques de guerre<sup>4</sup>. La première concerne la composition d'une mutualité<sup>5</sup>. Le principe en assurance est que des personnes apportent chacune à un assureur, des risques contre le paiement d'une certaine somme d'argent que ce dernier intègre dans un ensemble de façon à pouvoir indemniser ceux d'entre elles dont le patrimoine viendrait à être touché par la réalisation d'un risque. L'une des particularités des risques de guerre tient au fait qu'ils sont susceptibles d'atteindre un plus grand nombre d'assurés à la fois, ou touchant un seul parmi eux, l'ampleur du sinistre peut être telle que l'assureur ne pourra répondre aux besoins des autres assurés.

La deuxième difficulté réside dans le fait que le risque de guerre ne permet pas d'établir des paramètres de tarification précis<sup>6</sup>. Le calcul de la prime repose sur des données statistiques qui sont basées sur la régularité des événements et le coût des sinistres passés. Les assureurs s'appuient sur leur connaissance des risques et

---

<sup>1</sup> [http://www.fortunes-de-mer.com/sinistres\\_majeurs](http://www.fortunes-de-mer.com/sinistres_majeurs).

<sup>2</sup> Décret n°67-992 du 9 nov. 1967, JO du 15 nov. 1967.

<sup>3</sup> Marie-Béatrix CRESCENZO-D'AURIAC, *Les risques catastrophiques : Evénements naturels, politiques et technologiques*, l'Argus, Paris 1988, p. 39 et S.

<sup>4</sup> Idem, p. 39

<sup>5</sup> Idem, p.42.

<sup>6</sup> Marie-Béatrix CRESCENZO-D'AURIAC, préc., p.42.

leur expérience des sinistres antérieurs. Les risques de guerre ne permettent pas d'avoir une telle statistique.

Enfin, le troisième enjeu est lié à la difficulté de maîtriser les engagements et d'avoir des ressources financières suffisantes pour faire face aux sinistres<sup>1</sup>.

Les assureurs bravent cependant tous ces obstacles et offrent des garanties contre les risques de guerre. Le véritable problème n'est pas la couverture des risques mais celui de la détermination de la cause des sinistres. En effet, dans la diversité des risques auxquels le navire et sa cargaison sont exposés dans l'opération maritime, comment peut-on déterminer la cause exacte d'un sinistre pour mettre en œuvre la garantie contre les risques de guerre ?

L'objet de cette étude est de rechercher la réponse à cette question à travers l'état du droit positif et éventuellement de proposer des solutions pour compenser le cas échéant, le vide juridique.

La notion de guerre peut avoir plusieurs acceptions et est souvent employée pour désigner des situations diverses se rattachant au concept d'hostilité. On parle de guerre froide, de guerre des ondes, de guerre des étoiles etc. Mais la guerre qui constitue par elle-même et ses conséquences un risque pour les assureurs est celle qui naît d'un recours à la force armée par deux ou plusieurs Etats pour résoudre un problème de nature conflictuelle<sup>2</sup>. On parle dans ce cas de guerre étrangère. La guerre peut également naître entre plusieurs collectivités, clans ou groupes politiques au sein d'un même Etat. Il s'agit alors d'une guerre civile.

La notion de risque de guerre ne se limite pas la guerre étrangère ou civile. Elle va au-delà et désigne aussi des situations qui se présentent comme des conséquences de la guerre. Certaines de ces situations sont directement liées à une guerre réelle et présente; d'autres ne le sont que parce qu'il n'est pas possible de les considérer comme des phénomènes ordinaires de la navigation même en l'absence

---

<sup>1</sup> Marie-Béatrix CRESCENZO-D'AURIAC, préc., p.43.

<sup>2</sup> Dictionnaire français, le Petit Larousse, « guerre ».

de belligérance. Dans un cas ou dans l'autre, on parlera de risques de guerre proprement dits ou de risques assimilés aux risques de guerre.

Étymologiquement le terme risque vient du latin *resecum*, qui signifie « *ce qui coupe* ». Il désigne un danger. En matière d'assurance c'est tout événement aléatoire susceptible d'atteindre soit la personne de l'assuré lui-même, tel un accident de travail, un accident de la circulation, une maladie etc, soit son patrimoine.

Le risque de guerre est par définition un risque lié à la guerre. Il se distingue du risque maritime en ce que sa source se trouve en dehors de la mer et surtout en ce qu'il présente des spécificités qui n'ont aucun rapport avec la navigation maritime. La notion a un contenu étendu et couvre les risques de guerre *stricto sensu* et une catégorie de risques de nature particulière qui sont assimilés aux risques de guerre.

La distinction affirmée entre les risques de guerre et les risques ordinaires de la navigation maritime est relativement récente. Elle est le résultat d'un long processus entamé par les assureurs, soucieux de trouver une solution définitive aux risques de guerre, soit pour les couvrir, soit pour les exclure des polices contre les risques ordinaires.

Le Code de commerce de 1807 qui avait repris l'article 26 de l'Ordonnance de 1681 sur la Marine de Colbert, mettait à la charge des compagnies d'assurance les risques de guerre dans les mêmes conditions que les risques de mer. Ces deux types de risque étaient indistinctement qualifiés de fortune de mer.<sup>1</sup> Cette assimilation des deux catégories de risques par le législateur avait pour conséquence la couverture par un même contrat de tous les événements susceptibles d'atteindre le navire et sa cargaison au cours du voyage, qu'ils aient leur cause dans la mer ou qu'ils résultent d'actes d'hostilité. Le fondement de cette législation est simple. Le risque de guerre était, à cette époque où les guerres étaient fréquentes, considéré comme un « *risque ordinaire*<sup>2</sup> » dont la probabilité et les conséquences de réalisation n'avaient rien de surprenant par rapport aux risques de mer. Charles LEMONIER a écrit pour justifier cette assimilation que « *la guerre était*

---

<sup>1</sup> Art.350 du Code de commerce de 1807.

<sup>2</sup> Gaël PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolution et perspectives*, Mémoire, Université de Paris, Décembre 2004.

*à peu près l'état normal et habituel de l'Europe ; la paix formait l'exception plutôt que la règle [...]. Les risques de guerre étaient si fréquents et si continuellement mêlés aux risques de paix que les taux de prime devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres<sup>1</sup>.»*

Comme la France, beaucoup d'autres pays avaient dans leur législation, et certains jusqu'alors, une solution similaire. La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes<sup>2</sup>, englobe sous une même disposition les risques de guerre et les risques de mer et les soumet au même régime d'assurance. Cette loi définit les risques maritimes comme des risques provenant de la navigation ou se rattachant à cette navigation et comprenant les périls des mers, les incendies, les périls provenant de la guerre, les pirates, les brigands, les voleurs, les prises, les saisies, les arrêts et détentions, les faits du prince et des peuples, la baraterie et tous les périls analogues, ou qui peuvent être indiqués dans la police d'assurance<sup>3</sup>. Pour le législateur anglais, le risque de guerre constitue un risque maritime.

Ce régime légal avait des conséquences tant pour les assureurs que pour les assurés en ce qui concerne les taux de prime à payer. Lorsque celle-ci est fixée en temps de paix et qu'une guerre venait à éclater, aggravant ainsi les risques assurés, le montant fixé au contrat ne pouvait être augmenté. Inversement, lorsque le contrat a été conclu en temps de guerre et la prime fixée en fonction des risques au moment de la conclusion du contrat, celle-ci ne pouvait être portée à la baisse lorsque la guerre vient à cesser.

L'assimilation entraînait un réel déséquilibre dans les relations contractuelles. Dans le premier cas, les assureurs étaient lésés parce qu'ils étaient tenus de garantir des risques qui sont devenus plus importants pour une prime relativement moindre. Dans le second cas, l'assuré se trouve obligé de continuer des primes plus élevées au profit des assureurs pour des risques qui n'existent plus.

---

<sup>1</sup> Charles LEMONIER, *Commentaires sur les principales polices d'assurances usitées en France* : Paris, Bordeaux, Marseille, cité par Frank TURGNE dans son article préc.

<sup>2</sup> Art. 3 du *MIA de 1906*.

<sup>3</sup> Art. 3 §2 c) de cette loi.

Mais dans les deux cas, ce régime comporte un inconvénient économique pour les parties. Pour les assurés, la guerre n'est pas toujours un événement fréquent et pour les assureurs les conséquences de guerre prises en charge peuvent être telles que la prime fixée en tant de paix pourrait paraître peu avantageuse.

A partir de la fin du premier Empire en France, l'article 350 du Code de commerce va commencer par être interprété différemment. Les guerres maritimes n'étaient plus fréquentes et il ne paraissait plus nécessaire pour les assurés de continuer de payer des primes pour un risque en pleine régression.

Partant du fait que l'assimilation des risques de guerre aux risques de mer n'était pas une règle d'ordre public, les assureurs et leurs clients ont trouvé dès 1840, une sorte de compromis et les compagnies d'assurance ont commencé par exclure les risques de guerre des polices ordinaires pour les couvrir par le biais de conventions spéciales.

Pour souscrire une garantie contre les risques de guerre, les parties vont négocier des conditions d'assurances qui ne sont plus celles contenues dans les polices ordinaires. Les assureurs ont d'abord commencé par insérer dans les contrats une clause suivant laquelle, en cas de survenance d'une guerre, la prime devra être portée à la hausse. Le marché des assurances maritimes se saisit très rapidement de cette nouvelle clause<sup>1</sup>. Le risque de guerre n'est plus considéré comme une fortune de mer, malgré les dispositions de la loi.

Des assureurs de Paris et de Bordeaux prévoyaient dans leurs polices d'assurance que les risques de guerre ne seraient pris en charge qu'autant qu'ils ont été l'objet d'une convention expresse<sup>2</sup>. En d'autres termes, pour exiger le paiement d'une indemnité, l'assuré qui se prétend victime d'un sinistre ayant sa cause dans une guerre, doit rapporter la preuve de ce que l'assureur a pris en charge un tel risque. A défaut, il ne pourra se prévaloir des dispositions de la loi. L'absence d'une convention expresse entre les parties vaut <sup>2</sup>défaut de garantie.

---

<sup>1</sup>Pour l'exemple de la place d'assurance de Paris, voir Charles LEMONIER, Commentaire sur les polices d'assurance maritime usitées en France, Tome I, Paris 1843, p.230, cité par Gaël PINSON dans son mémoire précité, p.13.

<sup>2</sup> Charles LEMONIER, préc., p.227

Le nouveau traitement des risques de guerre trouve aussi une autre justification. C'est l'évolution technique. Les navires devenaient de plus en plus onéreux et les valeurs assurées, alors plus importantes. Les assureurs étaient de plus en plus méfiants à l'égard des risques de guerre. Avec les grandes découvertes scientifiques du 19<sup>e</sup> siècle ayant permis la conception d'armes de destructions massives et leur prolifération, suscitant l'inquiétude des compagnies d'assurances, celles-ci n'ont pas tardé à exclure définitivement les risques de guerre des risques maritimes pour les couvrir par des conventions spéciales

En Angleterre, les premières polices d'assurance garantissant les risques de guerre datent de la fin du 19<sup>e</sup> siècle. En France, l'assurance des risques de guerre était accentuée à la fin de la deuxième guerre mondiale<sup>1</sup>.

La séparation des deux risques, issue de la pratique et des revendications des assureurs, a été entérinée par le législateur français dans les réformes amorcées par la loi du 3 juillet 1967 et confirmées dans le Code des assurances en son article L.172-16.

La distinction entre les risques de guerre et les risques maritimes présente tout son intérêt en cas de survenance de sinistres notamment dans des circonstances assez confuses qu'il n'est pas aisé de rattacher à une guerre ou à un risque de mer. Quand un sinistre survient par la réalisation d'une fortune de mer ou d'un risque de guerre, les solutions sont classiques. La garantie contre les risques de mer ou celle contre les risques de guerre sera mise en œuvre. Aucune difficulté majeure ne se présente aux compagnies d'assurances. On recherchera simplement dans un cas ou dans l'autre, si le contrat d'assurance couvre l'un ou l'autre des deux types de risques, si le sinistre en cause s'inscrit dans le cadre de la garantie promise, si l'assuré a valablement exécuté ses obligations. Lorsque ces éléments seront réunis, l'indemnité d'assurance sera due.

L'administration de la preuve du risque est plus difficile lorsqu'on ne connaît pas exactement la cause du sinistre. Le problème peut se poser dans deux hypothèses. Dans un premier cas, une police contre les risques ordinaires est seule

---

<sup>1</sup> JMM, n°5029 du 29 avril 2016, p.19.

souscrite avec une exclusion des risques de guerre ou bien, deux polices sont souscrites, l'une contre les risques ordinaires de la navigation et l'autre contre les risques de guerre, mais auprès d'assureurs distincts. Pour déterminer le régime de la preuve en cas de sinistre, la distinction des risques est primordiale. La deuxième hypothèse, plus délicate encore, illustre le cas où le sinistre est la conséquence d'un événement lié pour partie à la mer et pour partie à la guerre ; une situation que la doctrine qualifie de concours de cause. Lequel des deux types de risques est en réalité la cause du sinistre? Il faudra identifier chaque risque et déterminer son influence dans la survenance du dommage.

Une partie de la doctrine<sup>1</sup> soutenait au début du 20<sup>e</sup> siècle que la séparation entre les risques de guerre et les risques ordinaires de la navigation n'était pas protectrice des intérêts de l'assuré. Cette position était fondée sur l'idée qu'à l'époque, l'assimilation entre les deux types de risques était encore en vigueur et la distinction devrait aboutir à exclure les risques de guerre des risques assurés. L'assuré qui, n'aurait alors qu'une seule garantie contre les risques ordinaires n'aurait aucune protection dans le cas où, son navire et la cargaison se trouveraient surpris au cours du voyage par une guerre inattendue.

Aujourd'hui, cette position doit être dépassée parce que les risques de guerre font l'objet d'une garantie spécifique et la distinction a un fondement légal. Ce qui importe à l'heure actuelle c'est la détermination du contenu de chacun des risques.

A cet égard, la distinction présente un grand nombre d'intérêts tant pour les assureurs que pour les assurés. Le premier intérêt concerne la prime. En effet, dans l'assurance des risques ordinaires de la navigation, le calcul de la prime repose sur une analyse statistique qui tient compte du caractère normal de ces risques et des sinistres habituellement enregistrés pendant une période donnée. Mais la survenance d'une guerre peut facilement remettre en cause ce système de calcul. Il n'est pas moins certain que sur une période donnée, le nombre de sinistres enregistrés en temps de guerre puisse nettement surpasser les moyennes enregistrées dans la même période pour les risques normaux de la navigation. A leur nombre, peut aussi s'ajouter leur extrême gravité. Les techniques de calcul des

---

<sup>1</sup> Paul ALLAERT, *De l'assurance des risques de guerre*, thèse Paris, 1905, P. 188 et s.

primes peuvent ainsi être remises en cause par la guerre s'il faut assurer les deux types de risques par une même et unique police.

La séparation des risques de guerre et des risques de mer peut par ailleurs permettre de trouver, dans l'intérêt des assurés, une réponse à la question que soulève « *l'internationalisation de l'assurance* » selon la formule de Marcel MARCERON, dans son « *essai sur la distinction entre les risques ordinaires de navigation et risques de guerre en matière d'assurances maritimes* ». Lorsque le contrat d'assurance est conclu entre deux parties installées sur des territoires différents et une guerre est déclenchée entre la nation dont relève l'assureur et celle dont l'assuré est ressortissant, il se pose un problème. L'assuré peut-il prétendre à une indemnisation en cas de sinistre ayant sa cause dans la guerre qui oppose les deux nations, étant entendu que tous les risques seraient indistinctement couverts par un seul contrat?

En principe, si le contrat liant les parties ne souffre d'aucun vice et si les conditions de la garantie sont réunies, rien ne s'oppose à ce que l'assureur exécute son obligation en indemnisant l'assuré. La solution paraît ainsi assez simple. Mais très curieusement, le problème a déjà suscité une grande controverse au sein de la doctrine. La solution qui semble avoir été finalement adoptée est que l'assureur ne sera pas tenu d'indemniser les sinistres ayant leur cause dans la guerre qui oppose les deux nations. En d'autres termes, seuls seront indemnisés, logiquement, le sinistre causé par un risque de mer. La nation de l'assureur ne concevra pas que celui-ci indemnise l'assuré des conséquences de la guerre qu'elle a pu infliger à l'ennemi. Pour Marcel MARCERON, cette solution se justifie par des considérations d'intérêt général de l'Etat de l'assureur qui font obstacle à la force obligatoire du contrat. Il précise notamment que « *la destruction de la propriété privée fait partie des méthodes de guerre. C'est volontairement qu'elle est visée dans l'intention d'affaiblir l'adversaire* »<sup>1</sup>.

L'assuré ne pourrait donc avoir aucune chance d'être indemnisé d'un sinistre ayant sa cause dans la guerre opposant les deux nations. L'intérêt de la distinction des risques de guerre et risques ordinaires de la navigation est double au regard de

---

<sup>1</sup> Marcel MARCERON, *Essai de distinction entre risques ordinaires de navigation et risques de guerre en matière d'assurance maritime*, p.14.

cette analyse. D'une part, l'assuré peut librement choisir son assureur en fonction des risques qu'il entend faire couvrir et d'autre part, il saura exactement sous certaines réserves bien entendu, quelle garantie mettre en jeu en cas de sinistre.

Le risque de guerre se distingue par ailleurs de la piraterie, des mouvements populaires, des grèves et émeutes. Comme le premier, ces derniers risques sont eux aussi exclus de l'assurance maritime des risques ordinaires de la navigation et sont couverts par des conventions spéciales. Ils sont assurés en France quasiment dans les mêmes conditions que les risques de guerre et par les mêmes conventions spéciales. En Angleterre, les risques de grèves font l'objet de polices distinctes dénommées « *Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses* ».

Un développement exhaustif sur les risques de grèves, de piraterie, de mouvements populaires ne présente pas un grand intérêt dans le cadre de ce mémoire au regard de l'objet du sujet d'étude. C'est pourquoi, celle-ci sera principalement consacrée aux risques de guerre et assimilés et les problèmes que pose leur assurance avec celle des risques de mer.

Les risques de guerre sont couverts sur le marché français dans des conditions strictes définies par les assureurs. Dans le contexte actuel, la couverture est guidée par une approche très concurrentielle qui permet dans une certaine mesure au secteur d'évoluer. Les réformes sont fréquentes et visent toujours une amélioration des garanties dans l'intérêt des assurés. Elles consistent souvent soit en une extension des clauses conventionnelles ou soit en un élargissement des garanties par l'insertion de nouvelles clauses.

L'assurance des risques de guerre étant une assurance de risques « *rachetés* »<sup>1</sup>, ce sont les conventions spéciales qui constituent en France les sources essentielles de sa réglementation. Ce sont elles qui définissent les conditions de la garantie et constituent les seules références en cas de sinistre.

---

<sup>1</sup> Selon l'expression des assureurs, faisant référence au fait que la loi et les polices ordinaires excluent les risques de guerre des risques maritimes mais qui sont rachetés par les assurés sous des conditions spécifiques.

Le droit anglais des contrats d'assurance est basé sur une loi fondamentale sur l'assurance maritime en général et une autre loi qui organise l'assurance des risques de guerre par l'Etat. Il s'agit de la *Marine Insurance Act* de 1906 modifiée et complétée par l'*Insurance Act 2015* d'une part et la *War Risk Insurance Act* de 1952 d'autre part.

La loi fondamentale de 1906 rassemble pour l'essentiel des notes de jurisprudence qui ont posé les principes essentiels de l'assurance maritime anglaise. Cette loi constitue la référence du marché anglais des assurances et a imprégné le système juridique de la Grande Bretagne.<sup>1</sup> Elle n'a pas subi de modifications majeures depuis son élaboration en 1906 jusqu'en 2015. Une réforme amorcée en 2015 a finalement abouti à l'adoption le 12 février 2015 d'un texte prévu pour entrer en vigueur le 12 août 2016<sup>2</sup>. Cette réforme a été considérée par le gouvernement britannique comme « *la plus grande réforme du droit des contrats d'assurance en plus d'un siècle* » faisant référence au fait que depuis 1906, la seule loi applicable aux assurances maritimes est demeurée le *Marine Insurance Act*. La réforme entreprise dans un souci de moderniser la loi de 1906 vise « *une plus grande protection des assurés dans leurs rapports avec leurs assureurs* »<sup>3</sup>, rapprochant ainsi le système anglais du marché français. La réforme vise toutes les formes d'assurances et devra s'appliquer dans toutes les polices, aussi bien dans la police contre les risques de mer que dans les conventions spéciales contre les risques de guerre et notamment en ce qui concerne les conditions générales.

La réforme du « *Marine Insurance Act* », maintenant l'« *Insurance Act 2015* », a introduit quelques particularités. La première concerne la déclaration des risques par l'assuré. Selon le système en place jusqu'en 2015, les assurés avaient l'obligation de déclarer au moment de la conclusion des contrats toutes les situations dont ils avaient connaissance ou auraient dû avoir connaissance sur les biens objet de l'assurance afin justement de permettre à l'assureur de se faire une bonne évaluation des risques à couvrir et notamment de calculer la prime. L'« *Insurance Act 2015* » a introduit une souplesse. Dorénavant les assurés pourront seulement

---

<sup>1</sup> Rhys CLIFT et Sophie CORDONNIER, *La réforme du droit anglais des contrats d'assurance*, Lamy Droit Maritime Français, Janvier 2013, P. 389 et s.

<sup>2</sup> Patrice GRENIER et Karel ROYNETTE, *La réforme anglaise de l'assurance, quelles conséquences pour le marché français*, Parole d'Expert, Janvier 2016, P.10

<sup>3</sup> Idem.

déclarer les circonstances importantes relatives aux biens et dont ils ont ou auraient dû avoir connaissance. Il appartient désormais à l'assureur de « *procéder à d'éventuelles investigations complémentaires pour apprécier toutes circonstances dont il est raisonnable de s'enquérir*<sup>1</sup> » sur la base des déclarations faites par l'assuré.

Le deuxième élément de la réforme concerne la sanction du défaut de déclaration. Les assureurs ne peuvent plus systématiquement, comme de part le passé dans l'ancienne loi, invoquer la nullité du contrat d'assurance pour défaut de déclaration. Aujourd'hui, sauf faute lourde de l'assuré entraînant la nullité de plein droit de la police, le contrat ne peut être anéanti que si l'assureur réussit à établir qu'il n'aurait jamais consenti à la garantie s'il avait connu les risques non déclarés. Et si le contrat a été conclu sur la base d'une déclaration partielle, il sera considéré comme tel. Mais l'assureur a la faculté de réduire le montant de l'indemnité d'assurance au prorata de la perte de prime entraînée par la déclaration partielle des risques<sup>2</sup>.

La similitude de ce point de la réforme avec le droit français est importante. En effet, l'article L.113-8 du Code des assurances français sous le Livre 1<sup>er</sup> du Titre 1<sup>er</sup> relatif aux règles communes aux assurances de dommages et aux assurances de personnes, prévoit que le contrat d'assurance est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur et les primes payées resteront alors acquises à l'assureur qui a également droit au paiement de toutes les primes échues à titre de dommages et intérêts<sup>3</sup>. L'article 113-9 du même code ajoute que le défaut de déclaration non intentionnel, ne pourra entraîner qu'une réduction de l'indemnité d'assurance en cas de sinistre au prorata de la perte de prime qui en a résulté pour l'assureur.

La réforme introduit également une limitation des conditions de la garantie. En vertu du texte antérieur, les assureurs prévoyaient toujours dans les polices des conditions strictes auxquelles ils subordonnent les garanties. Toute inobservation d'une quelconque de ces conditions entraînait *de facto* l'annulation de la garantie et

---

<sup>1</sup> Patrice GRENIER et Karel ROYNETTE, précité et « *Insurance Act 2015* » section 3 (1).

<sup>2</sup> *Insurance Act 2015*, Section 8 (2).

<sup>3</sup> Art. L.113-8 du Code des assurances.

l'exonération de l'assureur quel que soit le rapport de la condition inobservée avec le sinistre<sup>1</sup>. Avec la réforme de 2015, l'inobservation d'une condition de garantie prévue à la police ne peut libérer l'assureur que si elle a un lien avec le sinistre<sup>2</sup> en cause.

Le *War Risk Insurance Act* est cependant resté inchangé depuis 1952. Cette loi autorise expressément le Ministre des transports à organiser l'assurance directe et la réassurance des navires, avions et d'autres biens de propriété anglaise contre les risques de guerre. Le législateur a mis en place un système de compensation des pertes de marchandises ou des dommages que ces biens peuvent subir pendant toute expédition maritime par fait de guerre<sup>3</sup>. L'objectif de cette législation est d'encourager l'assurance des risques de guerre en fournissant une réassurance aux compagnies d'assurance qui assurent contre ces risques les navires britanniques et leurs cargaisons. Un fonds d'indemnisation est mis en place pour permettre au ministre des transports de disposer des ressources nécessaires pour faire face aux sinistres. Ce système est semblable à celui mis en place en France à travers le fonctionnement de la CCR.

Aujourd'hui, en France, les armateurs et d'autres opérateurs maritimes disposent d'un groupement d'assurance spécialisé. Il s'agit du GAREX, un GIE qui garantit les corps de navire pour ses membres et dont les membres actuels sont Allianz SE France, AXA CS, la CCR, Generali, Helvetia, Mapfre et Mitsui Sumitomo<sup>4</sup>.

Le marché français de l'assurance des risques de guerre est organisé dans un cadre national. Pour les corps de navires par exemple, les taux de primes sont déterminés indépendamment des pratiques anglaises et les paramètres de la tarification sont très précis tenant compte de la qualité de l'assuré, du contenu de sa flotte, des zones de navigation etc. C'est un marché en pleine évolution avec d'importantes réformes visant à adapter les garanties aux contextes actuels, car les

---

<sup>1</sup> P. GRENIER et K. ROYNETTE, précité.

<sup>2</sup> *Insurance Act 2015*, Section 11 (3).

<sup>3</sup> Robert MERKIN, *Annotated Marine Insurance Legislation*, p. 89 et S.: War Risk Act: "An act to make provision for authorising the Minister of transport to undertake the insurance of ships, aircraft and certain other goods against war risk and, in certain circumstances, other risks; for the payment by him of compensation in respect of certain goods lost or damaged in transit in consequence of war risks..."

<sup>4</sup> JMM n°5029 préc.

assureurs français sont conscients qu'aujourd'hui, «*il n'existe pas de zones sans dangers*<sup>1</sup>».

Trois types de garanties couvrent les risques de guerre et assimilés: une police sur corps de navire dont la dernière rédaction date du 1<sup>er</sup> janvier 2012 complétée par les conditions générales de la Police Corps contre les risques maritimes révisée également le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et deux polices sur facultés, l'une portant « Garantie Waterborne » en date du 1<sup>er</sup> octobre 2008 et l'autre, la « Garantie étendue » du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009. La première a pour objet le corps du navire lui-même et les deuxièmes, les marchandises transportées.

Les couvertures facultés sont réparties selon que les marchandises sont en mer ou se retrouvent à terre. La partie proprement maritime du voyage est couverte par la « Garantie Waterborne » et la « Garantie étendue » couvre les risques à terre. Cette dernière garantie est une spécificité du marché français qui n'existe pas sur le marché anglais.

Toutes les garanties offertes par le marché français à l'instar des polices anglaises contre les risques de guerre couvrent des dommages limitativement énumérés alors que les polices contre les risques ordinaires offrent généralement des garanties tous risques<sup>2</sup>. Traditionnellement, les dommages couverts par les conventions spéciales sont de trois ordres<sup>3</sup>. Il y a les dommages et pertes matériels, les avaries communes et la dépossession de l'assuré des biens objet de l'assurance. Les évolutions récentes ont abouti à étendre considérablement la garantie à des dommages qui étaient jusqu'alors exclus ou même non mentionnés dans les polices au titre des exclusions tels que les avaries frais<sup>4</sup>, les pertes et dommages matériels résultant de mesures destinées à prévenir ou atténuer un risque de pollution ou un dommage à l'environnement<sup>5</sup> et l'extension des recours des tiers à des dommages causés par des équipements accessoires du navire<sup>6</sup> etc.

---

<sup>1</sup> JMM n°5029 préc.

<sup>2</sup> Il y a au aussi des garanties « FAP sauf » où des risques limitativement énumérés sont couverts.

<sup>3</sup> Imprimé de la police facultés contre les RG du 15 oct. 1935 modifié le 23 juin 1937 et le 5 oct. 1939, §5 et §6/ Imprimé corps contre les RG du 1<sup>er</sup> mars 1942 modifié le 1<sup>er</sup> septembre 1944, §4 et §5.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Art. 1.1.1 des Conventions spéciales corps du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>6</sup> Conventions spéciales corps du 1<sup>er</sup> jan. 2012, art. 1.2 b).

La couverture Waterborne existe sur le marché anglais mais elle est moins avantageuse pour les assurés qu'en France. La garantie offerte sur le marché français est plus complète et couvre les marchandises contre tous les risques de guerre et assimilés, alors que les conditions anglaises ne couvrent que les seuls risques des mines et torpilles immergées ou pouvant se trouver à la surface de l'eau<sup>1</sup>. Les conditions françaises sont donc plus étendues et offrent une plus grande protection.

L'assurance des risques de guerre en France est en nette croissance. En 1991, la part des risques de guerre couverts, concernant les marchandises transportées était d'environ 19 361 000 euro, soit environ 3,97% des risques marchandises transportées<sup>2</sup>. Aujourd'hui les chiffres sont plus importants. Le marché enregistre pour les risques de « Terrorisme et sabotage » près de 2 millions d'euros, pour les risques de « Grève, Emeutes, Mouvements Populaires », 750 millions d'euros et pour les risques de guerre et autres violences politiques (rébellion, mutinerie, révolution..), 500 millions d'euro<sup>3</sup>.

Ainsi en France comme en Angleterre et un peu partout dans le monde, les risques de guerre sont aujourd'hui pris en charge par les compagnies d'assurance. Mais la réponse à notre question ne se trouve pas systématiquement dans les polices d'assurance et il conviendra de la chercher, voir la proposer.

Plusieurs risques peuvent frapper les intérêts assurés à la fois, les uns succédant aux autres ou peut-être concomitamment. Parfois, un sinistre survient parce qu'on essaie d'en éviter un autre.

Les situations ordinaires telles que la réalisation d'un risque de mer connu et identifié ou d'un risque de guerre précis et déterminé ne posent pas de problèmes majeurs. Dans un cas ou dans un autre, tel assureur ou tel autre sera appelé à indemniser l'assuré. Dans les situations de concours de risques, beaucoup de sinistres peuvent ne pas être indemnisés parce que justement on n'a pu en identifier la cause exacte. Cette situation peut s'avérer fâcheuse pour les assurés qui, bien

---

<sup>1</sup> Jean-Patrick MARCQ, *Risques et assurances transports*, p. 343

<sup>2</sup> Idem, p.336.

<sup>3</sup> Chiffres publiés par Gras Savoye en 2016 : [www.grassavoye.fr](http://www.grassavoye.fr).

qu'étant couverts contre tous les risques, aussi bien les risques de guerre que les risques maritimes, ne puissent être indemnisés parce que la cause du sinistre n'a pu être déterminée.

Comment identifier la cause exacte du sinistre et en faire la preuve pour obtenir réparation d'un assureur? Quelle solution préconisée lorsque la cause n'est pas déterminable? Le droit positif offre-t-il des solutions satisfaisantes?

Ce sont là, quelques questions importantes qui résument le problème de la détermination de la cause des sinistres dans l'assurance des risques de guerre. Elles concernent également l'assurance des risques maritimes. Si elles paraissent ne pas constituer de véritables préoccupations pour les compagnies d'assurance, c'est probablement parce que le droit des assurances est très conventionnel et les parties évitent très souvent les contentieux en réglant les différends à l'amiable dans un sens plus commercial que juridique.

Le droit doit cependant évoluer et les assurances, incontournables dans les activités maritimes, doivent être fondées sur des règles de droit pour plus de sécurité et de viabilité. Il est alors important de chercher les solutions aux véritables problèmes que pose l'assurance maritime des risques de guerre notamment en ce qui concerne les causes des sinistres.

Cette recherche doit reposer sur une bonne connaissance des risques assurés et leur spécificité par rapport aux risques ordinaires de la navigation. En effet, il est important d'identifier les risques objet des conventions spéciales. Leur distinction avec les risques de mer permettra en cas de sinistre de trouver les repères dans la détermination des causes.

La recherche de la cause des sinistres est un préalable *sine quo non* au bénéfice de l'indemnité d'assurance et dans certains cas, un facteur pouvant entraîner l'exonération de l'assureur. Elle ne peut se faire que si le contenu de la notion de risque de guerre est bien déterminé de sorte à faciliter son identification en cas de sinistre (Partie I). La détermination des causes soulève par ailleurs la question du régime juridique de la preuve des risques (Partie II).

## **Partie I: La détermination du risque couvert au titre de la garantie risques de guerre et assimilés**

Les conventions spéciales couvrent les risques de guerre et assimilés. Ceux-ci se distinguent des risques de mer (Chapitre 1) en raison de leur spécificité et sont couverts dans des conditions particulières (Chapitre 2).

## **Chapitre 1 : La distinction entre le risque de guerre et la fortune de mer**

Le risque de guerre est un risque spécifique dont la source est en dehors de la mer (Section 2) tandis que le risque de mer est par définition un risque ordinaire de la navigation (Section 1).

### **Section 1 : Le risque de mer, un risque ordinaire de la navigation maritime**

Le risque de mer désigne tout risque maritime. C'est un risque inhérent à la navigation maritime. Il est en relation avec l'expédition maritime au cours de laquelle il peut se réaliser ou non<sup>1</sup>. Le législateur le désigne par l'expression de «*fortune de mer*<sup>2</sup>» sans la définir. Le terme risque maritime désigne tous les périls auxquels le navire et sa cargaison sont exposés pendant le voyage par mer.

En droit anglais, le risque maritime assurable est soit l'une des énumérations prévues par la loi<sup>3</sup>, soit le risque désigné comme tel par les parties dans les polices d'assurance. Le législateur français a évité toute énumération en adoptant la formule plus générale de «*fortune de mer*». L'expression de fortune désigne en latin, «*aléa*». Il s'agit de tout événement qui survient au cours d'une opération maritime et dû à des circonstances liées à l'état de la mer et du vent<sup>4</sup>. La fortune de mer est un pur hasard de la navigation qui se distingue des simples cas imprévus et est susceptible de se produire «*malgré toute la prudence humaine*»<sup>5</sup>.

Les risques de mer sont nombreux et ne peuvent aisément faire l'objet d'une énumération. L'assurance dite «*tous risques*» en France prend en compte n'importe

---

<sup>1</sup> René RODIERE, «*Assurances maritimes*», p.132

<sup>2</sup> Art. 15 de la loi du 3 juillet 1967 (JORF, 4 juillet 1967) repris par l'article L172-11 du Code des assurances.

<sup>3</sup> L'article 3,2 (c) du M.I.A de 1906 prévoit que le terme «*risque de maritime*» «*signifie : les risques provenant de la navigation ou se rattachant à cette navigation, c'est-à-dire les périls des mers, l'incendie, les périls provenant de la guerre, les pirates, les brigands, les voleurs, les prises, les prises, les saisies, les arrêts, et détentions, les faits du prince ou des peuples, le jet, la baraterie et tous les autres périls analogues ou qui peuvent être indiqués dans la police*», Traduction de André BOSE dans son ouvrage *Loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes*, Thèse, , Ed. Arthur Rousseau Paris 1910.

<sup>4</sup> Alain LE BAYON, *Dictionnaire de droit maritime*, PUR, 2004.

<sup>5</sup> Balthazard-Marie EMERIGON, *Traité des assurances maritimes et des contrats à la grosse*, cité par René RODIERE, préc., p.133.

quel risque, pourvu qu'il soit maritime. En droit anglais, l'assurance ne couvre que les risques mentionnés dans les polices ou faisant partie de l'énumération de la loi<sup>1</sup>.

Peuvent être cités comme étant des fortunes de mer, la tempête qui provoque un dommage à la coque du navire ou à la cargaison, le naufrage, l'échouement, l'abordage etc. En général, le risque de mer a vocation à se produire en mer pendant le voyage maritime. Mais le code des assurances français prévoit que le risque maritime existe même pour le navire en construction dans un chantier naval ou en séjour dans un port, rade ou en cale sèche pour une opération de réparation ou d'entretien. L'article 173-16 prévoit que le navire, même dans ces conditions, continue d'être l'objet d'une assurance maritime. Il y a notamment une extension du caractère maritime du risque à la phase de construction du navire. La police française sur corps en construction comporte cette extension et prévoit parmi les risques couverts, les risques de mise à bord et de montage, ainsi que les dommages et pertes qui sont causés au navire ou à ses pièces du fait de l'affaissement, de l'effondrement ou de la rupture des cales de construction, des supports ou échafaudages ou par tous accidents matériels de manutention<sup>2</sup>. Ce régime d'assurance est toujours en vigueur. L'imprimé du 20 décembre 1990 modifié le 1er janvier 2002 reprend quasiment les mêmes risques contenus dans la police de 1944. L'assurance couvre le navire au fur et à mesure de sa construction, depuis le début des travaux jusqu'à la livraison, les matériaux, machines et tous autres objets destinés au navire. Les risques comme l'effondrement ou la rupture de cales, de supports ou échafaudages ou encore les accidents de manutention n'ont en eux-mêmes aucun caractère maritime. Dans l'assurance sur facultés et notamment dans la garantie de bout en bout, on a la même extension<sup>3</sup>.

L'extension conduit à appliquer à ces risques qui se produisent en dehors de la mer le régime de l'assurance maritime des risques ordinaires de la navigation.

La garantie des risques qui surviennent sur le chantier de construction, pendant les séjours du navire dans les ports et autres lieux en dehors de la mer et aux marchandises dans les magasins du destinataire dans la garantie de bout en bout conduit à se demander ce qui distingue ces risques des risques de guerre et

---

<sup>1</sup> *M.I.A*, art. 55.

<sup>2</sup> Art. 1<sup>er</sup> des Conditions générales de l'imprimé de la police d'assurance sur corps de navire en construction du 16 mars 1944.

<sup>3</sup> René RODIERE, préc., p. 132.

assimilés. Contrairement aux risques de guerre, les risques susmentionnés qui ne sont pas à proprement parler des fortunes de mer, ne sont pas des risques autonomes. Ils sont accessoires aux risques maritimes auquel le navire et sa cargaison sont par principe soumis. Ils sont qualifiés de risques maritimes par application de la théorie de l'accessoire, « *parce qu'il serait difficile de dissocier des opérations qui s'enchainent*<sup>1</sup> » et qui ont besoin d'être soumis au même régime juridique. Ils ne peuvent de ce fait être comparés aux risques de guerre.

## **Section 2 : La spécificité des risques de guerre**

Le contenu de la notion de risques de guerre n'est pas précis. Ni la loi ni les conventions spéciales ne donnent de définition permettant d'en clarifier le sens et d'en préciser le contenu. Suivant les conventions spéciales<sup>2</sup>, on peut distinguer deux catégories de risques. Une première catégorie regroupe les risques de guerre stricto sensu (§1) et une deuxième, les risques qui sont assimilés aux risques de guerre (§2).

### **§1 : Le risque de guerre stricto sensu**

Le risque de guerre est par définition constitué dès lors que les intérêts assurés se trouvent dans une zone géographique perturbée ou menacée par un état de guerre réel et présent ou par des hostilités imminentes. Le risque de guerre peut aussi être un fait concret caractéristique de la guerre. Dans ces deux cas, le risque est lié à une opération de guerre (I). Par ailleurs, même en l'absence de toute situation de belligérance, le risque de guerre n'est pas moins susceptible d'exister (II).

#### **I. Les faits constitutifs de l'opération de guerre**

Le risque de guerre en tant que tel se présente sous deux formes. D'un côté, il y a une situation conflictuelle réelle et actuelle caractéristique d'un état de guerre (A) et d'autre part, des faits concrets qui se présentent comme des manifestations de guerre ; ce sont des faits de guerre (B).

---

<sup>1</sup> Idem ; Com. 30 nov. 1970, DMF 71, 213, note de Pierre LUREAU.

<sup>2</sup> « 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 et les « Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève » portant garantie étendue du 1er octobre 2008 modifiées le 1er juillet 2009.

## **A. Le contexte de guerre réel et actuel, caractéristique d'un état de guerre**

La notion d'état de guerre n'a pas de définition légale, ni en droit français, ni dans la plupart des systèmes juridiques. Elle se résume en réalité à la guerre elle-même. C'est une notion encadrée en droit international.

En effet, pour qu'une guerre « étrangère » déclenchée par un Etat soit en principe reconnue légale par l'Etat ennemi et opposable aux autres puissances, neutres ou non, elle doit faire l'objet d'une notification préalable et sans équivoque<sup>1</sup>. Un Etat ou une puissance étrangère qui entend entrer en guerre doit notifier son intention aux puissances ennemies.<sup>2</sup>

La Convention de la Haye du 18 octobre 1907 qui évoque la notion d'état de guerre en son article deuxième, ne l'a pas définie. On pourrait néanmoins déduire des dispositions de cette convention qu'il y a état de guerre, toutes les fois qu'une puissance étrangère fait une déclaration de guerre dans les formes prévues par la convention, quand bien même les hostilités n'auraient pas commencé.

Cependant, le droit international coutumier considère la déclaration de guerre comme une simple faculté n'entraînant aucune sanction pour l'Etat qui déclenche les hostilités sans se conformer à la formalité prévue par la Convention de la Haye<sup>3</sup>.

En droit maritime et s'agissant de l'assurance des risques de guerre, l'absence ou non de déclaration préalable de guerre n'a aucune incidence sur la couverture de ces risques. Lorsque la guerre est déclarée alors même qu'aucune notification n'en a été faite aux autres Etats, aucun assureur ne peut légitimement prétendre se soustraire de son obligation de réparer des sinistres qui se présenteraient comme des conséquences de la guerre pour la seule raison qu'il n'y aurait pas eu déclaration de guerre. Il importe peu que la guerre soit légale ou illégale. Les tribunaux considèrent que l'absence de déclaration n'empêche pas l'existence de l'état de guerre et les qualifications relèvent de leur pouvoir souverain d'appréciation.

---

<sup>1</sup> Art. 1<sup>er</sup> de la Convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux signée à La Haye le 18 octobre 1907.

<sup>2</sup> Art. 2 de la Convention précitée.

<sup>3</sup> David RUZIE, *Jurisprudence comparée sur la notion d'état de guerre*. AFDI, volume 5, 1959, P. 397.

En 1915, un navire français avait été retenu alors qu'il traversait les Dardanelles par des militaires turcs et allemands alors qu'en ce moment, il n'y avait pas de déclaration de guerre entre la Turquie et la France. Le Tribunal de Commerce de Marseille avait jugé que cette arrestation du navire constituait la réalisation d'un risque de guerre<sup>1</sup>.

Pour la doctrine, « *l'absence de déclaration n'enlève pas à la guerre son caractère intrinsèque* <sup>2</sup> » ou encore « *l'exclusion des risques de guerre ou le point de départ de l'assurance qui les couvre, commencent, en ce qui concerne les risques rentrant dans cette catégorie, dès le moment où les hostilités existent entre les deux pays alors même qu'il n'y aurait pas encore ou même qu'il n'y aurait jamais eu déclaration de guerre ; la guerre est un état de fait que la déclaration de guerre rend officiel, mais qui peut exister sans elle* <sup>3</sup> ». C'est la même solution qui prévaut dans la doctrine<sup>4</sup> et la jurisprudence<sup>5</sup> anglaise.

Une guerre, illégale ou non, n'implique aucune distinction dans les conséquences et la police contre les risques de guerre et assimilés ne garantit pas seulement les conséquences d'une guerre légalement déclarée. Il faut cependant préciser que la déclaration de guerre peut entraîner certaines conséquences sur l'engagement des assureurs. L'hypothèse se présente dans le cas de l'exclusion de certains risques par l'application de la « clause des alliés ». Pour qu'un assureur puisse être exonéré des conséquences d'une mesure prise par un allié de la France, il faut que la puissance alliée ait expressément déclaré la guerre à l'ennemi contre lequel l'alliance est formée car les dommages et pertes causés à des biens, propriété d'un ennemi de la France ou de ses alliés ne sont pas, sauf convention contraire, à la charge des assureurs<sup>6</sup>. Sinon en l'absence de déclaration, la clause n'aura aucun effet et les assureurs resteront tenus d'indemniser les conséquences des mesures prises par l'une des puissances alliées.

---

<sup>1</sup>Trib. Com. Marseille, 29 juin 1915, Revue du Droit Maritime XXX, p. 369.

<sup>2</sup>Georges RIPERT, *Droit Maritime*, 1914, T.II, P. 951, n° 2415.

<sup>3</sup>Albert WAHL, *Le droit civil et commercial de la guerre*, 1916, T.IV, cité par Marcel MARCERON, préc., p.34 et s.

<sup>4</sup>Susan HODGES, *Law of marine insurance*, Cavendish Publishing Limited, 1996, P.335-336: "the question as to whether there is or there is not a state of war in existence at a particular time is in each case one of fact."

<sup>5</sup>H. Cour de Justice anglaise, 21 juin 1901, cité par René RODIERE préc.

<sup>6</sup>Jean-Patrick MARCQ, *Risques et assurances transports*, p.337.

La police française contre les risques de guerre et risques assimilés du 1<sup>er</sup> janvier 2012 a supprimé l'exigence de déclaration de guerre<sup>1</sup> entre puissances alliées.

## **B. Les événements qualifiés de faits de guerre**

Un fait concret résultant directement de l'état de guerre constitue un fait de guerre. Pour une partie de la doctrine, « *la notion de fait de guerre ou d'actes de guerre n'est pas facile à cerner et à définir. Le juge, placé devant un ensemble de circonstances de faits, doit statuer beaucoup plus en équité qu'en faisant application des textes, volontairement imprécis ou établissant des présomptions*<sup>2</sup> ». Cette doctrine fait référence à la loi sur les dommages de guerre à terre du 28 octobre 1946<sup>3</sup>. Cette loi a établi quelques présomptions sur la nature de ces dommages en les attribuant à un fait de guerre lorsqu'ils se produisent dans des circonstances qui leur confèrent le caractère de dommages de guerre ou lorsque la preuve du lien de causalité entre la guerre et le dommage n'est pas facile à faire.

Chacune des actions menées par un Etat, soit pour attaquer l'ennemi, soit pour se défendre, peut être qualifié de fait de guerre. L'événement qualifié de fait de guerre doit être étranger à la navigation maritime, et ne doit avoir pour seul fondement que la guerre.

Parmi les différents événements susceptibles d'être qualifiés de faits de guerre, il y en a qui se rattachent directement à l'état de guerre, ce sont des faits de guerre purs et simples ; il y en a d'autres qui ne sont qualifiés de faits de guerre que parce qu'ils sont susceptibles d'être rattachés à l'état de guerre. Ce sont des faits de guerre par rattachement à l'état de guerre<sup>4</sup>.

Les polices d'assurance contre les risques ordinaires de la navigation ou contre les risques de guerre font usage de l'expression de « guerre civile ou

---

<sup>1</sup> Art. 2, b) des « 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<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>2</sup> Luc MURRACIOLE, « Jurisprudence concernant de le droit de la guerre, année 1954-1955-1956 », AFDI, 1957, Volume III, P. 727.

<sup>3</sup> JO du 29 octobre 1946 page 9191.

<sup>4</sup> Pierre LUREAU, précit., p. 34.

étrangère, fortune de guerre », soit pour les exclure, soit pour les couvrir par voie de conventions spéciales.

Il faut préciser que l'expression utilisée dans un cas comme dans un autre, ne désigne pas forcément un fait de guerre concret. *« Ce que la police vise, c'est l'état de guerre pris en lui, qui à lui seul pourrait provoquer le risque<sup>1</sup> »*.

C'est en ce sens que s'est prononcée la Haute Cour d'Angleterre dans l'affaire du navire *Coxwold*. En 1940, le *Coxwold*, chargé de matériel de guerre en direction de la Norvège pour ravitailler l'armée anglaise qui opérait dans ce pays, s'est échoué pendant le voyage. La Chambre des Lords décida que l'échouement du navire était dû à l'opération de guerre et la perte qui en a résulté devait être considérée comme la conséquence de la réalisation d'un risque de guerre<sup>2</sup>. Pour les juges anglais, il suffit qu'il y ait une opération de guerre. Ainsi, selon la jurisprudence anglaise, dès que le navire est engagé dans une opération à caractère de guerre, tout sinistre qui survient pendant sa navigation constitue un risque de guerre, même s'il a été provoqué par un événement de mer<sup>3</sup>. Lorsque le navire n'est pas impliqué dans une telle opération, *« son abordage avec un navire engagé dans une telle opération ne constitue pas une fortune de guerre s'il est imputable à la faute du capitaine du premier de ceux-ci ou simplement au fait du navire<sup>4</sup> »*.

C'est dire qu'en dehors de la faute du capitaine ou le fait du navire, le sinistre serait dû à un risque de guerre aussi bien pour le navire non engagé dans l'opération de guerre que celui qui y est engagé. La faute du capitaine ou le fait du navire détruit alors le lien de causalité entre le sinistre et l'opération à caractère de guerre<sup>5</sup>.

Les termes « guerre civile ou étrangère (...) et généralement tous accidents et fortune de guerre ... » employés dans les conventions spéciales contre les risques de guerre en France ont été interprétés par les tribunaux français. Ceux-ci ont estimé *« qu'il ne faut pas seulement considérer comme faits de guerre, les actes d'hostilité*

---

<sup>1</sup> Pierre LUREAU, précit., p. 34.

<sup>2</sup> Chambre des Lords, affaire du navire *Coxwold*, D.M.F 1949, 551

<sup>3</sup> C. des Lords, 5 mai 1921, RIDM, T.XXXIV, p.232 ; Aff. du navire « *Coxwold* ».

<sup>4</sup> C. des Lords, 22 mars 1923 ; CA. Angleterre, 14 juin 1929, cités par Robert de SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, T.2, p.93.

<sup>5</sup> Robert de SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, T.2, p.93, T.II, p. 93

*proprement dits, mais encore les mesures qu'un Etat est obligé de prendre pour assurer la sécurité de combat et de commerce et notamment les mesures destinées à prévenir les actes d'hostilités<sup>1</sup>*». Par deux arrêts rendus en matière d'assurance terrestre, la Cour de cassation a clairement défini la notion de fait de guerre comme « *tout fait qui se rattache étroitement aux opérations militaires en général ou mieux à une opération de guerre déterminée<sup>2</sup>*».

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, deux positions opposaient la jurisprudence sur l'appréciation des actes susceptibles d'être qualifiés de faits de guerre. La question a d'abord concerné des risques qui ne se sont pas produits en mer mais à terre. Certains tribunaux considéraient que les termes « fait de guerre » désignent des actes militaires directs d'attaque ou de défense ou d'action violente menée par un belligérant<sup>3</sup>. Pour d'autres, et c'est la solution qui est retenue en droit maritime, le fait de guerre n'est pas nécessairement un acte de violence et les actes préparatoires complémentaires aux hostilités peuvent être qualifiés de faits de guerre<sup>4</sup>.

La jurisprudence *Foscolia* illustre cette solution. Le navire *Foscolia* avait quitté Liverpool pour New York et fut abordé puis coulé accidentellement par un navire de guerre américain en pleine nuit. Saisis pour répondre à la question de savoir si cet accident constituait un risque de guerre ou un risque ordinaire de navigation, les tribunaux considérèrent qu'il y avait eu un risque de guerre<sup>5</sup>. Le sinistre était considéré comme accidentel parce le navire de guerre américain n'avait aucune intention d'attaquer le *Foscolia*.

Par ailleurs, sont considérés comme faits de guerre, des actes de destruction subis par le navire et la cargaison et résultant d'un heurt pendant la guerre avec une mine flottante, d'un abordage en temps de guerre avec un navire de guerre<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup>CA. Paris, 28 juill. 1920, navires *Mentor* et *Zurbaran*, cité par R. RODIERE, op.cit. p.320

<sup>2</sup>Civ. 24 et 25 juill. 1945, D. 1945, 277.

<sup>3</sup>Marcel MARCERON, préc., p.91.

<sup>4</sup>Idem.

<sup>5</sup>Trib. De Bordeaux, 28 décembre 1898 et CA. Bordeaux 26 février 1900, navire *Foscolia*, RIDM, T.XIV, P.665.

<sup>6</sup>Aff. du navire *Foscolia* précité.

## **II. Les caractéristiques distinctives du risque de guerre en l'absence de guerre**

Lorsqu'un accident survient en mer dans les conditions normales de la navigation, il est *a priori* difficile de penser que ce sinistre pourrait avoir pour cause un événement extérieur à la mer. Lorsque le navire n'est perturbé par aucune force venant de l'extérieur, telle la guerre, les hypothèses peuvent conduire à penser à deux types de causes possibles, soit le sinistre provient de la mer c'est-à-dire qu'un risque ordinaire de la navigation s'est réalisé, soit il est dû à un vice du navire. Dans quelle mesure peut-on penser que la cause du sinistre n'est ni l'une ni l'autre et qu'elle a plutôt son origine dans une guerre qui n'existe plus, qui a existé il y a bien des années ? C'est le problème des mines perdues ou volontairement abandonnées pendant une guerre qui s'est achevée et qui deviennent de réels dangers pour la navigation.

Les mines flottantes sont volontairement utilisées pendant des conflits armés par les puissances comme des armes passives pour empêcher l'ennemi de gagner du terrain ou de s'approcher de l'adversaire sous peine de se faire exploser. Cette technique de combat remonterait au 14<sup>e</sup> siècle pendant la dynastie chinoise Ming et a été employée dans plusieurs conflits<sup>1</sup>.

Les mines peuvent être soit posées sur le fond marin, soit jetées directement à l'eau ou encore maintenues en place par un câble ou une chaîne reliée à un lest posé sur le fond marin. Mais le plus souvent, ce sont des mines perdues qui continuent de flotter sur l'eau tant qu'elles ne heurtent pas un corps étranger qui provoquerait leur explosion. Leurs modes de détonation peuvent être différentes. Certaines peuvent exploser dès qu'elles entrent en contact avec un navire. Elles peuvent également exploser par effet magnétique, lorsque le navire entre dans le rayon de déclenchement de l'explosion.

En novembre 1939, en un moins de quarante huit heures, dix navires de commerce battant pavillon de différents Etats avaient heurté des mines allemandes et coulé, causant la mort de plus de 200 marins<sup>2</sup>. Cet exemple peut ne pas paraître

---

<sup>1</sup>Olivier Millet, *Les mines flottantes*, <http://civil-war-uniforms.over-blog.com/2014/les-mines-flottantes>.

<sup>2</sup>Quotidien Cherbourg-Eclair, n°14.102 du 21 novembre 1939.

exceptionnel parce qu'en 1939, on était encore dans la deuxième guerre mondiale et il peut sembler normal que de telles événements se produisent. Ils peuvent être considérés comme des conséquences normales de la guerre. Mais ce qui intéresse dans cet exemple, c'est que tous les navires explosés n'étaient pas en guerre et beaucoup d'entre eux appartenaient à des Etats neutres.

Le 16 septembre 1950, le navire *Laplace*, une frégate construite aux Etats-Unis d'Amérique est entrée dans le champ d'une mine magnétique et a explosé, provoquant la mort de 51 personnes<sup>1</sup>. Très récemment, le 10 mars 2010, la Royal Navy, la composante maritime de l'armée britannique, a fait exploser, une mine allemande de 726 kilos datant de la Seconde Guerre mondiale dans le port de Dorset en Grande Bretagne<sup>2</sup>. Cette mine qui a été découverte dans le port de Portland, aurait pu entrer en contact avec un navire si elle n'avait pas été découverte et détruite.

Même en temps de paix, loin de toutes considérations de belligérance, les risques de guerre demeurent. Des guerres qui ont potentiellement pris fin continuent de « *créer des dangers pour la navigation maritime, principalement à cause des mines flottantes* »<sup>3</sup>. Ces risques que constituent les mines abandonnées ou perdues et les dommages qui en résultent sont qualifiés d' « accidents et fortunes de guerre » dans les conventions spéciales pour l'assurance des risques de guerre et assimilés<sup>4</sup>.

En définitive, il peut y avoir risques de guerre en l'absence de guerre. Ce sont des risques qu'on ne peut attribuer à la catégorie des risques de mer. Ils n'existent que par le fait d'une guerre, même achevée depuis des années. Seront ainsi qualifiés de risques de guerre même en l'absence de guerre, tous risques qui, en dehors du concept même de la guerre, ne se conçoivent pas<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www.archeosousmarine.net/laplace.html>.

<sup>2</sup> <http://www.gentside.com/explosion>.

<sup>3</sup> René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime*, 12<sup>e</sup> éd. p. 527

<sup>4</sup> Art. 1<sup>er</sup>, a) des Conventions spéciales pour l'assurance contre les risques de guerre et risques assimilés du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>5</sup> Marcel MARCERON, préc., p. 39

## **§2. La particularité des risques assimilés aux risques de guerre**

Les risques assimilés sont des risques « *qui ne sont pas nécessairement liés à la guerre, et peuvent provenir aussi bien d'événements ou de mesures politiques, mais qui sont cependant étrangers eux-mêmes aux risques maritimes*<sup>1</sup> ». S'il existe une typologie de risques qu'on assimile aux risques de guerre en vue de les soumettre au même régime d'assurance, on peut cependant se demander quelle est la nature même de ces risques. Ont-ils une nature propre qui explique leur exclusion des risques de mer ? (I) ou présentent-ils des caractéristiques qui justifient qu'ils soient assimilés aux faits de guerre ? (II)

### **I. Des risques ayant une nature propre justifiant leur exclusion des risques ordinaires ?**

La loi<sup>2</sup> et les polices contre les risques de mer excluent les risques de guerre et les risques assimilés des garanties offertes par les assureurs. S'agissant des risques assimilés et concernant les risques de capture, d'arrêt et de prise, la question se pose de savoir s'ils constituent une troisième catégorie de risques qui ne peuvent être classés ni parmi les risques de mer ni parmi les risques de guerre.

Les risques de mer tels qu'ils sont analysés plus haut, sont des risques qui n'ont vocation à se produire qu'en mer. Ils sont liés à la mer sans laquelle ils ne sauraient exister. Il est indéniable que les risques assimilés ne peuvent être considérés comme des risques de mer parce qu'ils ne sont pas inhérents à la navigation maritime. Ce sont des risques qui n'ont pas leur source dans la mer mais constituent un danger pour la navigation maritime grâce à l'homme.

La question de la nature de ces risques s'était déjà posée de par le passé et les assureurs qui ne voulaient les couvrir ni dans les polices contre les risques de mer ni dans les conventions spéciales contre les risques de guerre soutenaient qu'ils constituaient une troisième catégorie de risques ayant une nature propre<sup>3</sup>. Mais la jurisprudence avait décidé que les risques assimilés ne pouvaient être considérés comme ayant une nature propre parce qu'ils ne peuvent se concevoir en l'absence

---

<sup>1</sup> René RODIERE, *Assurances maritimes*, éd. Dalloz, Paris 1983, p. 316

<sup>2</sup> Art. L.172-16 du Code des assurances.

<sup>3</sup> René RODIERE, préc. p. 325.

de toute considération de guerre. Le tribunal de commerce de Nantes avait ainsi jugé qu' « *en l'absence de tout état de belligérance, l'échouement d'un chalutier consécutif à un arraisonnement par des autorités étrangères au large des côtes était un risque maritime<sup>1</sup>* ».

Une analyse de l'article L.172-16 du Code des assurances permet de déterminer la position du législateur français. En effet, le législateur distingue à travers cet article cinq catégories de risques exclus de l'assurance contre les risques de mer. Il distingue notamment les risques de guerre *stricto sensu* des risques de capture, de prise ou de détention dans l'énumération des exclusions. On peut en déduire que ces derniers risques ne sont pas des risques de guerre en eux-mêmes et ont une nature propre. Les polices contre les risques ordinaires et les conventions spéciales consacrent également la même distinction. Si cette troisième catégorie de risques sont qualifiés de risques assimilés aux risques de guerre, c'est parce que les assureurs ont simplement entendu les soumettre au même régime d'assurance que les risques de guerre.

## **II. De la distinction entre les risques assimilés et les faits de guerre proprement dits**

Les risques assimilés font l'objet d'une énumération dans le texte de l'article L172-16 du code des assurances et dans les conventions spéciales (A). Malgré le fait qu'ils présentent des caractéristiques qui les rapprochent des risques de guerre, ils ont une certaine particularité par rapport aux événements qualifiés de fait de guerre (B).

### **A. La typologie des risques assimilés aux faits de guerre**

L'article 20 de la loi du 03 juillet 1967 repris et modifié par l'article L.172-16 du Code des assurances et les conventions spéciales, prévoient la catégorie de risques qui sont qualifiés de «risques assimilés aux risques de guerre».

Certains de ces risques sont des événements de nature politique. Ce sont notamment les actes de capture, de prise ou de détention exercés par tous

---

<sup>1</sup> 12 déc. 1966, DMF, 1967, 431, cité par René RODIERE, op.cité, p. 325.

gouvernements ou autorités quelconques<sup>1</sup> et ils sont couverts au titre de la garantie contre les risques de guerre. Les conventions spéciales en date du 11 décembre 1990 en France, les excluaient de la garantie lorsqu'ils émanent des autorités françaises ou, en cas de guerre déclarée, de l'un de leurs alliés par application de la « clause des alliés », des autorités de l'Etat où se trouve le siège social de l'entreprise assurée ou le propriétaire du navire, des autorités de l'Etat du pavillon du navire ou celles de l'Etat où le navire est enregistré<sup>2</sup>.

L'imprimé des conventions spéciales pour l'assurance des corps de navires contre les risques de guerre et assimilés du 1<sup>er</sup> janvier 2012 contient une énumération large qui rassemble les actes de « captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques<sup>3</sup> ». Ces termes employés tant par le législateur que dans les conventions spéciales ont soulevé des difficultés d'interprétation. Pour une partie de la doctrine, les termes « captures, prises, arrêts, saisies » sont synonymes<sup>4</sup>. Pour la jurisprudence, « *par capture, on entend la prise par un ennemi ou par une puissance belligérante, tandis que par seizure (saisie), on entend toute prise de possession forcée par un pouvoir légal ou usurpé* »<sup>5</sup>. Dans tous les cas, la prise ou la saisie entraînent une dépossession définitive. Ce qui ne sera pas le cas de l'arrêt ou de la détention qui ne privent pas en principe l'assuré de la propriété de ses biens.

L'emploi de l'expression « tous gouvernements ou autorités quelconques » tant par la loi que dans les conventions spéciales laisse penser que ces actes peuvent émaner aussi bien de l'Etat du pavillon que de la puissance ennemie. Il faut bien admettre que les cas où l'Etat du pavillon peut saisir ses propres navires sont quasiment rares. On pourrait penser à l'hypothèse où l'Etat du pavillon interdit un voyage qui aboutirait à livrer des marchandises aux ressortissants d'une puissance ennemie pour l'affaiblir. L'Etat du pavillon peut surtout arrêter ou détenir les intérêts assurés pour des raisons précises objectives, telles que sanitaires, la sécurité des

---

<sup>1</sup> Art. 20 de la loi du 3 juill. 1967, Art. L.172-16 Code des assurances.

<sup>2</sup> Art. 1<sup>er</sup>, b) des « conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés » du 11 décembre 1990.

<sup>3</sup> Art. 1<sup>er</sup>, c) des « 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<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>4</sup> G. RIPERT et AUDOUIN, La police française d'assurance maritime sur facultés du 15 nov. 1919, cité par René RODIERE, op.cité, p.339.

<sup>5</sup> Trib. Com. Anvers, 20 oct.1941, cité par René RODIERE, idem, p. 341.

personnes et des biens à bord. Ces arrêts peuvent se justifier beaucoup plus par des considérations liées à la sécurité maritime.

Un risque tout particulier a longtemps divisé la doctrine à propos de la question de savoir s'il pouvait ou non être couvert par la police contre les risques de guerre. C'est le sabordage ou l'incendie volontaire du navire et sa cargaison par décision du capitaine.

En effet, pour éviter qu'ils ne soient saisis par une puissance en guerre, le capitaine ou l'armateur peut délibérément décider de détruire le navire et/ou la cargaison. Pour une partie de la doctrine, cet acte volontaire ne pouvait être garanti par l'assureur des risques de guerre parce qu'il serait dépourvu d'aléa. Une autre partie de la doctrine voit dans l'acte de sabordage ou d'incendie volontaire une mesure de défense contre l'ennemi s'analysant en un fait de guerre. La jurisprudence pour sa part, considère que la destruction ou l'incendie volontaire ne pouvait être couvert par la police d'assurance en application de la « clause des alliés<sup>1</sup>».

La position des assureurs sur ce type de risque est assez ambiguë. Dans la police française sur faculté contre les risques de guerre en date du 15 octobre 1935 modifiée le 23 juin 1937 et le 5 octobre 1937, aucune mention n'est faite du sabordage ou de l'incendie volontaire ni parmi les risques garantis ni parmi ceux exclus par la police. Mais l'imprimé corps du 1<sup>er</sup> mars 1942 modifié le 1<sup>er</sup> septembre 1944 précise que les assureurs sont « *affranchis de toutes réclamations pour captures, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détention et de leurs conséquences, ordonnées par les Autorités françaises ou ordonnées en France par les autorités alliés. Ils couvrent toutefois les risques de sabordage et d'incendie volontaire du navire, effectués conformément aux ordres des Autorités françaises<sup>2</sup>*».

La jurisprudence précitée<sup>3</sup> n'a pas permis de supprimer l'ambiguïté. Curieusement après l'intervention de la cour de cassation, les assureurs ont continué de garantir le risque de sabordage et d'incendie volontaire. La clause de garantie de ces risques citée ci-dessus dans l'imprimé de 1<sup>er</sup> mars 1942 modifié le 1<sup>er</sup> septembre

---

<sup>1</sup> Civ, 21 juill. 1948, D.M.F 1949, 57.

<sup>2</sup> Police d'assurance des risques de guerre pour les corps de navire du 1<sup>er</sup> mars 1942 modifié le 1<sup>er</sup> sept. 1944, § 3.

<sup>3</sup> Civ, 21 juill. 1948, précité.

1944 était intégralement reprise dans l'imprimé du 15 juin 1970 modifié le 1<sup>er</sup> décembre 1983<sup>1</sup>. Elle sera confirmée dans les conventions spéciales qui ont suivi aussi bien dans les polices corps que sur facultés<sup>2</sup>. Le sabordage ou l'incendie volontaire sont garantis parce qu'ils sont considérés comme des mesures de défense se rattachant à la guerre.

Les conventions spéciales sur corps de navires contre les risques de guerre et assimilés du 1<sup>er</sup> janvier 2012 reprennent la garantie des risques de sabordage et d'incendie volontaire en étendant son champ d'application au-delà des seules mesures ordonnées par les Autorités françaises. Sont couverts aux termes des conventions spéciales, les « *pertes matérielles ou dommages au navire assuré (...), même en cas de sabordage, de destruction, d'incendie ou de détérioration volontaires ordonnés par :*

- *les autorités de l'État où se trouve le siège social de l'assuré ou celles de l'État où le propriétaire du navire est enregistré, ou ;*
- *les autorités de l'État du pavillon du navire ou celles de l'État de immatriculation du navire, ou ;*
- *les autorités de tout autre État pour prévenir ou atténuer soit un risque de pollution, soit un dommage à l'environnement ou encore tout autre dommage à ses eaux territoriales<sup>3</sup>». Dans ce dernier cas, le sabordage n'est pas dû à un fait de guerre. Sa couverture est prévue pour indemniser des dommages causés à l'environnement.*

## **B. Les risques assimilés et les événements qualifiés de faits de guerre**

Les risques assimilés n'ont pas tous les traits caractéristiques de faits de guerre. Ils apparaissent plutôt comme des conséquences de la guerre.

Ces risques sont couverts au même titre que les faits de guerre proprement dits dès lors qu'il existe un lien suffisant entre eux et la guerre. Ainsi ne seront pas

---

<sup>1</sup> Art. 4 de la police corps de navire contre les risques de guerre et risques assimilés du 15 juin 1970 modifié le 1<sup>er</sup> déc. 1983.

<sup>2</sup> - Art. 1, 1<sup>o</sup>) de la police corps contre les risques de guerre du 11 déc. 1990 ;  
- Art. 2, 1<sup>o</sup>) f) des conventions spéciales sur facultés contre les risques de guerre du 1 oct. 2008, modifié le 1<sup>er</sup> juill. 2009.

<sup>3</sup> Art. 1<sup>er</sup>, 1.1.1 de ces conventions spéciales.

qualifiés de faits guerre les événements qui n'auront aucun lien avec l'état de guerre, des faits qui se seraient produits même en l'absence de la guerre ou qui pourraient être maîtrisés malgré l'existence de la guerre. Ne sera pas qualifié de fait de guerre, donc de risque de guerre, l'échouement d'un navire «*sur une route imposée par un équipage de prise dès lors que le capitaine n'a pas perdu la conduite du navire ou que la route fixée n'est pas particulièrement dangereuse*<sup>1</sup>».

L'existence d'un état de guerre et d'un lien de cause à effet entre le fait générateur et le sinistre sont importants pour la distinction des risques.

---

<sup>1</sup> H. Cour de Justice d'Angleterre, 31 juill. 1947, JMM., 23 sept. 1948 ; René RODIERE, Op.cit., p. 333

## **Chapitre 2 : Le risque de guerre, un risque exceptionnel aux conditions d'assurance particulières**

L'assurance contre les risques de guerre n'est possible que si les intérêts qui en sont l'objet sont préalablement assurés contre les risques ordinaires. La garantie risques de guerre et assimilés se présente alors comme une garantie accessoire qui n'a d'effets que si la garantie risques ordinaires existe (Section 1). C'est pour cette raison qu'elle constitue une garantie spéciale encadrée et couvrant des dommages limitativement énumérés (Section 2).

### **Section 1 : Le caractère accessoire de la garantie comme condition d'efficacité des conventions spéciales**

Les risques de guerre sont exclus de l'assurance des risques ordinaires par l'article L.172-16 du Code des assurances. L'assureur des risques de mer exclut donc de sa garantie les risques de guerre et les risques assimilés. Ces risques exclus vont alors être rachetés par l'assuré pour être couverts par les conventions spéciales dans des conditions nouvelles.

En Angleterre, la situation est quasiment la même en pratique. L'article 3 du *M.I.A* inclut parmi les risques ordinaires de la navigation, les périls de guerre et les risques qui y sont assimilés tels que les prises, saisies, arrêts, détentions etc. Cette assimilation est toujours en vigueur dans la législation anglaise. Mais l'article 3 du *M.I.A* n'est pas une disposition d'ordre public et les assureurs ont en pratique la possibilité d'exclure par la clause « FC&S<sup>1</sup> » ces risques pour les couvrir par des conventions spécifiques à des conditions particulières.

Dans les polices françaises, l'existence de la garantie risques ordinaires est un préalable indispensable à l'efficacité des conventions spéciales. Si elle ne peut être considérée comme une condition de validité de celles-ci, l'absence d'une assurance préalable contre les risques de mer prive la garantie risques de guerre et assimilés d'effets. C'est pourquoi les conventions spéciales précisent toujours dans une disposition préliminaire qu'elles « *n'ont d'effets que si elles complètent un contrat*

---

<sup>1</sup> « *Free of Capture and Seizure* ».

*d'assurance établi sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires<sup>1</sup>». Cette disposition est prévue dans toutes les conventions spéciales, aussi bien sur facultés que sur corps<sup>2</sup>.*

Cette clause contient donc un certain nombre d'exigences auxquelles les conventions spéciales restent soumises. D'abord, une police contre les risques ordinaires doit être souscrite pour couvrir le navire et/ou sa cargaison pour une valeur et un voyage déterminés. Ensuite la police spéciale contre les risques de guerre ne peut être souscrite qu'en tant que garantie complémentaire pour couvrir le même navire et/ou sa cargaison, pour la même valeur et pour le même voyage. Il doit y avoir identité de navire ou de marchandises<sup>3</sup>.

Ainsi lorsqu'une garantie est souscrite pour assurer en corps contre les risques ordinaires de mer un navire ayant une valeur agréée estimée à 100 000 euros, pour un voyage entre la Chine et la France. Les conventions spéciales doivent avoir pour assiette de la prime, la même valeur de 100 000 euros et pour le même voyage entre la Chine et la France.

La garantie risques de guerre et assimilés ne fait que compléter la police ordinaire en couvrant des risques particuliers.

Cette clause peut se justifier par plusieurs considérations. D'abord, les conventions spéciales portent sur des risques exclus des garanties ordinaires. Elles ont donc un caractère exceptionnel et sont souscrites moyennant une surprime pour l'assuré.

---

<sup>1</sup> Art. 1<sup>er</sup> §1 des « conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève » du 1<sup>er</sup> oct. 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juill. 2009.

<sup>2</sup>En introduction des « conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés » du 11 décembre 1990 ; Implicitement dans les « 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<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>3</sup> Franck TURGNE, *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées*, DMF, 2008, p. 981 et s.

La clause peut encore avoir une justification d'ordre fonctionnel. L'assurance sur corps de navire et sur facultés est une assurance maritime régie par des règles relevant du droit maritime. Elle garantit *a priori* les intérêts assurés contre les risques de mer et c'est en considération de ces risques que des règles relevant spécifiquement du droit maritime seront mises en œuvre. Les risques de guerre n'étant pas des risques maritimes, une assurance autonome contre de tels risques, indépendamment de l'existence ou non d'une garantie risques ordinaires, ne peut être considérée comme ayant un caractère maritime. Il ne s'agira pas d'une assurance maritime mais terrestre soumise à une autre réglementation, les dispositions légales applicables à l'assurance terrestre. Une autre raison réside dans le fait que les conventions spéciales sont soumises aux mêmes conditions générales prévues dans les polices contre les risques ordinaires<sup>1</sup>. Enfin, la dernière justification se trouve dans l'article L.172-17 du Code des assurances qui prévoit que *« 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 »*. On comprend dès lors que l'assuré risque de se retrouver dans une situation de non assurance lorsqu'il ne souscrit que la garantie risques de guerre. Les dispositions de l'article précité étant d'ordre public, on sous-entend que l'assurance contre les risques ordinaires de la navigation est indispensable pour que les conventions spéciales aient des effets.

On pourrait alors se demander l'effet de l'absence de la garantie risques ordinaires sur les conventions spéciales contre les risques de guerre. Un défaut total d'assurance contre les risques ordinaires n'est pas concevable parce que beaucoup de dispositions des conventions spéciales renvoient aux conditions générales des polices risques ordinaires. De plus les deux polices sont souvent souscrites auprès d'un même assureur. La question qui peut en réalité se poser est celle de savoir ce que devient la garantie contre les risques de guerre lorsque la police contre les risques ordinaires vient à être affectée dans sa validité ou à prendre fin. Les conventions spéciales pour l'assurance sur facultés contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève portant « garantie étendue » du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009 donne une solution qui doit être étendue à l'assurance sur corps de

---

<sup>1</sup> Pour une illustration, voir les imprimés des 15 juin 1970 modifié le 1<sup>er</sup> déc. 1983, 11 déc. 1990, 1<sup>er</sup> jan. 2012.

navire. Elles précisent que la garantie est résiliée de plein droit dès que la garantie risques ordinaires prend fin<sup>1</sup>.

## **Section 2 : Une garantie encadrée couvrant des dommages énumérés**

En raison de la nature des risques qui en sont l'objet, la garantie risques de guerre et assimilés est une garantie encadrée (§1) couvrant des dommages énumérés (§2).

### **§1. Une garantie encadrée**

Les conventions spéciales contre les risques de guerre encadrent la garantie dans l'espace et dans le temps. Les conditions varient selon que la garantie porte sur les facultés ou sur les corps de navire (I). L'encadrement de la garantie conduit à exclure certains risques (II)

#### **I. Les conditions de couverture suivant l'objet de la garantie**

Elles sont liées au temps et au lieu de l'assurance et varient suivant la nature des intérêts assurés.

#### **A. Les couvertures facultés dans l'espace et dans le temps**

##### **1. Dans l'espace**

L'opération de transport maritime de marchandises peut se décomposer en quatre grandes étapes sous réserves des modifications qui peuvent intervenir en cours de voyage à la demande soit du chargeur, du transporteur ou encore des destinataires en fonction des circonstances ou encore par la force des choses. La première étape concerne le passage des marchandises du magasin de l'expéditeur à leur chargement dans le navire. La deuxième étape correspond au voyage proprement dit, la troisième, le déchargement des marchandises du navire et enfin, leur passage au magasin du destinataire. La couverture facultés contre les risques de guerre et assimilés répartit la garantie selon que l'opération se déroule en mer ou continue à terre. Deux types de couvertures sont proposés. L'une se limite à la phase proprement maritime du voyage par application de la clause « waterborne » (a) et l'autre prend en compte, les risques de guerre susceptibles d'atteindre les marchandises à terre (b).

---

<sup>1</sup> Art. 8,4°) §4 des conventions spéciales sur facultés portant garantie étendue du 1<sup>er</sup> oct. 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juil. 2009.

### **a. Une garantie «waterborne» limitée à la phase maritime du voyage**

Contrairement à la garantie risques ordinaires qui couvre les marchandises «*de magasin à magasin*<sup>1</sup>», c'est-à-dire depuis le magasin du chargeur jusqu'à leur entrée dans le magasin de l'acheteur ou de son représentant, la couverture des risques de guerre et assimilés est réservée à la phase maritime du voyage en vertu de la clause dite «*waterborne*<sup>2</sup>». Ainsi ne sont couverts au titre de la garantie que les risques auxquels les marchandises sont exposées pendant le trajet du navire, du port de départ au port d'arrivée.

La clause «waterborne» a été insérée dans les polices anglaises au début de la deuxième guerre mondiale<sup>3</sup>. Craignant des pertes importantes pouvant résulter des bombardements qui pourraient atteindre les marchandises à terre, les assureurs ont décidé par accord d'exclure de la garantie les risques pesant sur les marchandises une fois qu'elles sont à terre ou déchargées du navire. L'accord conclu par les compagnies anglaises se «*justifie par le fait que les dégâts peuvent à terre atteindre une amplitude qu'il sera impossible aux sociétés de faire face à leurs engagements*<sup>4</sup>».

Les clauses «Waterborne» ont ensuite été introduites dans les polices souscrites en France<sup>5</sup>. Dans la police française du 1<sup>er</sup> octobre 2008, la garantie inclut des garanties supplémentaires qui étaient jusqu'ici des garanties optionnelles<sup>6</sup>.

#### **i. Le commencement de la garantie «waterborne»**

La garantie commence en même temps que les risques, c'est-à-dire dès que les marchandises quittent la terre pour être mises à bord du navire et la prise d'effet continue au fur et à mesure que chaque lot de marchandises est soulevé du sol pour être déposé sur le navire, la mise à bord ne pouvant se faire en un trait de temps. La

---

<sup>1</sup> Art. 8 de la « police française d'assurance maritime sur facultés », garantie "tous risques" du 1er juillet 2009.

<sup>2</sup> Art. 6 des « Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, garantie waterborne » du 1<sup>er</sup> oct. 2008.

<sup>3</sup> Pierre LUREAU, note sous Paris, 7 fév. 1968, D.M.F 1969, 25.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> René RODIERE, op.cit., p.380; art. 5 de l'Imprimé de la Police Faculté maritime pour les risques de guerre et risques assimilés du 30 juin 1970 modifié le 30 Juin 1983 et le 16 février 1990, AFSAT, Recueil de police d'assurance, juill. 1998. P.401.

<sup>6</sup> Rapport de la FFSA 2008, p. 21 ; art. 2, 2<sup>o</sup>) de la Police Faculté maritime pour l'assurance des risques de guerre et risques assimilés, « Garantie Waterborne » du 1<sup>er</sup> octobre 2008.

valeur de chaque marchandise chargée constituera une part de la valeur totale assurée. Si pour une raison ou une autre, la totalité de la marchandise n'a pu être chargée sur le navire, la garantie ne prendra en compte que les marchandises effectivement chargées. Il y aura alors dans ce cas, une révision de la valeur assurée stipulée au contrat avant le départ du navire.

De par le passé, les assureurs étaient plus exigeants quant au moment de la prise d'effet de la garantie. Ils précisaient dans les polices que « *la garantie des assureurs ne commence qu'après la mise des marchandises assurées à bord du navire de mer*<sup>1</sup> ». Cette clause continue de s'appliquer sur le marché anglais<sup>2</sup>. Elle peut se justifier par le souci de limiter au maximum le risque couru mais elle n'est pas sans contradiction avec certaines règles du droit des transports maritimes. En effet, dès lors que le propriétaire des marchandises les fait sortir de son magasin pour les mettre à la disposition du transporteur, celui-ci est censé les avoir prises en charge. Il serait dommage que la garantie ne couvre pas les marchandises alors même que le propriétaire n'en avait plus la possession. C'est probablement l'une des raisons qui justifient la révision de la clause.

La police belge contre les «risques de guerre pour le transport maritime de facultés» du 27 mai 2004<sup>3</sup> est plus précise et claire quant au moment du commencement de la garantie. Elle précise que «*la garantie commence au fur et à mesure que les facultés assurées sont chargées à bord du navire de mer en vue du voyage assuré*<sup>4</sup>».

## ii. Les incidents du voyage et la continuité de la garantie

Pendant le voyage, le transporteur peut, pour des raisons d'ordre technique, météorologique ou liées à l'imminence d'un danger, décider de faire une escale, ou même de décharger les marchandises dans un port autre que celui initialement prévu. Les facultés assurées continuent-elles d'être couvertes pendant cette escale à bord du navire initial ou de tout autre navire en cas de transbordement?

---

<sup>1</sup> Police Risque de guerre, imprimé du 15 octobre 1935 modifié le 23 juin 1937 et le 5 octobre 1939, §4, a).

<sup>2</sup> Art.5 de « Institute War clauses (Cargo) » du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

<sup>3</sup> Royale Association Belge des Assureurs Maritimes, assemblée du 27 mai 2004.

<sup>4</sup> Idem, art. 6.1.1.

S'agissant de l'escale, elle peut avoir été décidée pour éviter la réalisation d'un risque aussi bien dans l'intérêt du transporteur, de l'assuré propriétaire des marchandises transportées que de l'assureur. Dans ce cas, l'escale ne mettra pas fin à l'assurance. La garantie continuera, moyennant cependant une surprime si l'escale est susceptible d'entraîner des dépenses pour l'assuré ou un retard qui justifierait des avaries sur une partie de la cargaison et qui seraient à la charge des assureurs<sup>1</sup>.

Si le voyage prend fin par décision du capitaine dans un port autre que celui initialement prévu, ce port est réputé port de destination et le déchargement mettra fin à l'assurance. En l'absence de clause contraire, elle ne peut se prolonger, même à bord du navire de mer ou sur allèges, au-delà d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le navire aura mouillé ou se sera amarré dans le port d'accueil<sup>2</sup>. Selon les conventions spéciales, elle ne pourra reprendre ses effets, mais à des conditions nouvelles, que si, dans un délai de deux mois à compter de leur déchargement, les marchandises sont réexpédiées<sup>3</sup> à destination du bénéficiaire.

Le délai de quinze jours au-delà duquel la garantie ne peut se prolonger, suscite certaines interrogations. D'abord, ce délai court non pas à compter du jour où le capitaine aura décidé d'achever le voyage dans le port d'escale mais du jour où le navire aura mouillé ou se sera amarré. La décision du capitaine peut être prise par suite de circonstances exceptionnelles alors même que son intention serait de reprendre la mer dès que possible<sup>4</sup>. Si les marchandises sont toujours à bord du navire, on serait dans le cas d'une simple escale qui demeurerait couverte jusqu'à la fin du délai de quinze jours et tous dommages qui surviendraient pendant cette escale ainsi que tous les frais qui seraient engagés par l'assuré resteraient également couverts. Le délai de quinze jours sera dans ce cas considéré comme la durée maximale de l'escale.

---

<sup>1</sup> L'art. 2, 2°) de la « Garantie Waterborne » du 1<sup>er</sup> octobre 2008 prévoit la couverture des avaries dues au retard et art. 2,4°),b), celle des frais engagés.

<sup>2</sup> Art. 6 al. 3 de la « Garantie Waterborne », préc., renvoie à l'alinéa 2 concernant le délai de 15 jours : « Si le transporteur maritime termine le voyage dans un port ou lieu autre que celui qui est prévu, ce port ou lieu est réputé port final de déchargement et la garantie prend fin comme il est précisé à l'alinéa précédent».

<sup>3</sup> Art.6, al.3.préc.

<sup>4</sup> René RODIERE, préc., p.384.

Que se passe-t-il lorsque le capitaine prend sa décision après l'expiration de ce délai ? En d'autres termes, l'assuré peut-il demander l'indemnisation de dommages qui surviendraient ou le remboursement de frais qu'il aurait engagés pendant le délai de quinze jours alors que le capitaine prend la décision de ne plus continuer le voyage après l'expiration de ce délai?

On pourrait penser, que comme les avaries et les pertes sont intervenues au moment où l'assurance était encore valable, rien ne s'opposerait à ce que l'assuré ait réparation. Mais la décision du capitaine, même intervenue après les quinze jours va inverser les choses. Elle va faire présumer rétroactivement que le port d'escale était le port final de destination et donc, il n'y aurait pas eu de frais pour escale ni de dommages en résultant. L'assuré ne pourra être remboursé ni indemnisé dans ce cas.

Doit-on considérer, pour protéger davantage l'assuré, le jour de la décision du capitaine comme le point de départ du délai de 15 jours, délai au terme duquel la garantie cesserait? La réponse affirmative serait certes bien protectrice des intérêts de l'assuré mais pas forcément ceux de l'assureur. En effet, la décision du capitaine peut arriver assez tardivement après l'amarrage du navire. L'assureur pourrait certes demander une surprime, mais plus le navire restera immobilisé avec sa cargaison à bord, plus importante sera l'accumulation des risques. Les risques peuvent s'aggraver, les avaries peuvent s'accumuler et les frais accessoires, devenir très importants. Ce qui pourrait déstabiliser l'assureur.

La solution qui semble juste à notre avis pour les parties, serait de supprimer tout simplement l'effet rétroactif de la décision du capitaine et de couvrir tous les dommages et pertes que l'assuré pourrait subir pendant les quinze jours d'immobilisation dès lors que cette décision est extérieure à l'assuré et parfois obligée pour le capitaine lui-même.

La dernière hypothèse concerne le transbordement qui consiste en un transfert des marchandises d'un navire à un autre. Dans ce cas, *«la garantie des assureurs cesse, sauf stipulation contraire, à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le premier navire, étant arrivé au port de*

*transbordement, y aura mouillé ou s'y sera amarré. Elle ne reprend que lorsque les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer sur lequel s'effectue le transbordement. Pendant le délai précité de quinze jours, les facultés assurées demeurent garanties tant à bord du premier navire que sur allèges ou à terre<sup>1</sup>».*

La garantie comporte une certaine extension ici. Pendant un délai de 15 jours, les marchandises, dans le cas où elles seront déchargées, resteront couvertes à terre.

### **iii. La fin normale de la garantie**

La garantie prend fin dans deux cas : soit lors de la mise à terre des marchandises au port de destination, soit au-delà d'un délai de quinze jours après que le navire aura mouillé ou se sera amarré<sup>2</sup>, même lorsque les marchandises sont toujours sur le pont du navire.

Dans le premier cas, la garantie prendra fin pour chaque élément de la cargaison au fur et à mesure du déchargement.

Ainsi selon les conventions spéciales, la garantie prendra fin pour chaque élément lorsqu'il sera posé à terre au port de déchargement. C'est la formule que retient la police belge<sup>3</sup>. C'est dire que pendant l'instant qui sépare la levée de chaque lot de marchandise du pont du navire et son dépôt à terre, la couverture continue.

Dans le deuxième cas, il peut arriver que le transporteur soit confronté à des difficultés l'empêchant de procéder au déchargement de la cargaison. Il pourrait arriver qu'il n'y ait plus d'espace sur le quai ou que le déchargement ne soit pas possible pour des raisons administratives émanant des autorités portuaires. Les marchandises resteront donc couvertes à bord du navire amarré pendant un délai de 15 jours. Au-delà de ce délai, la garantie cesse.

---

<sup>1</sup> Art. 6 al. 4 de la «Garantie Waterborne ».

<sup>2</sup> Art.6 précité, al.2

<sup>3</sup> Police Belge préc. Art. 6.1.2 : la garantie «*cesse au fur et à mesure que les facultés assurées sont déchargées du navire de mer au port ou lieu final de déchargement* ».

## **b. Une « garantie étendue » couvrant les risques à terre**

Le marché français propose une garantie spécifique à ses clients qui n'existe pas sur le marché anglais. Cette garantie étend la couverture aux risques à terre<sup>1</sup>. L'article 7, §1 de la police du 1<sup>er</sup> mai 1985 modifié le 1<sup>er</sup> novembre 1993 prévoyait que *«la garantie commence au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins de l'expéditeur au point extrême du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire (...) au lieu de destination dudit voyage<sup>2</sup>»*. Mais les risques auxquels les marchandises sont exposées à terre n'étaient pas pris en charge par les compagnies d'assurance mais par la CCR avec la garantie de l'Etat. Les conventions spéciales sur facultés portant garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009 offrent désormais aux assurés une garantie dite de « bout en bout » en se référant aux conditions générales de la police contre les risques ordinaires du 1<sup>er</sup> juillet 2009 dont l'article 8 dispose que *« sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées (...) sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée »*.

La garantie « étendue » couvre donc les marchandises depuis les magasins de l'expéditeur jusqu'aux magasins du destinataire. Cela signifie que même si le contrat de transport prend fin par la livraison de la marchandise, le contrat d'assurance continue tant que les marchandises ne sont pas encore parvenues aux magasins du destinataire ou de son représentant. Cette garantie offre une couverture effective des facultés assurées pour toute la durée du transport.

Il faut préciser que jusqu'en 2008, les assureurs, liés par la clause « waterborne », n'offraient pas la garantie étendue pour couvrir les risques pendant les transports et les séjours accessoires. La raison en est que pendant longtemps,

---

<sup>1</sup> Cette clause figure plutôt dans la police contre les grèves et émeutes. Voir « Institute Strikes Clauses » du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

<sup>2</sup> AFSAT, Recueil des polices d'assurances, juil.1998, p.407.

l'Etat s'est érigé en souscripteur obligé de cette garantie pour couvrir les risques à terre. En effet, par un décret-loi en date du 6 mai 1939, modifié par les décrets des 28 février et 30 juillet 1941, il fut créé un service des assurances des risques de guerre pour couvrir la partie des risques à terre qui n'était pas prise en charge par les compagnies d'assurance. Ce service a travaillé jusqu'en 1972 avant d'être remplacé par la CCR qui a continué la couverture en proposant des garanties en réassurance et aussi en assurance directe<sup>1</sup>. La garantie de « bout en bout » était donc répartie entre les assureurs qui prenaient en charge la partie maritime du voyage en application de la clause « waterborne » et la CCR pour les dommages causés à terre aux marchandises ou à bord d'un moyen de transport autre que le navire<sup>2</sup>. C'est ce qui était prévu à l'article 13 de l'ancienne police du 1<sup>er</sup> mai 1985 modifié le 1<sup>er</sup> novembre 1993<sup>3</sup>.

La réforme de 2008 a une justification essentielle. En effet, elle fait suite à la décision de la CCR de ne plus intervenir à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008 sur le marché de l'assurance en tant qu'assureur direct des risques de guerre. Le retrait de la CCR se justifie par un nouveau cadre juridique imposé par le droit communautaire européen. Le 16 novembre 2005, le Parlement et le Conseil européens ont pris la Directive n° 2005/68/CE<sup>4</sup> qui prévoit en son article 11 qu'elle ne devrait s'appliquer qu'aux entreprises de réassurance ayant la réassurance pour activité exclusive et n'effectuant pas d'opérations d'assurance directe. La CCR était créée pour des activités de réassurance mais elle bénéficiait d'un agrément de l'Etat français pour couvrir directement certains risques dont la réalisation pouvait entraîner des difficultés financières pour les compagnies d'assurance. En 2008, cet agrément devrait arriver à expiration et la Caisse devrait se conformer aux exigences communautaires contenues dans la Directive 2005/68/CE.

---

<sup>1</sup> Franck TURGNE, *Nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance des risques de guerre des marchandises transportées*, D.M.F 2008, p. 981 à 990.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Art.13 de la police du 1<sup>er</sup> mai 1985 modifié le 1<sup>er</sup> nov. 1993 : « Au cours du voyage assuré et dans la limite prévue à l'article 7 du présent contrat, les risques et dommages garantis sont couverts :

- a) par les sociétés d'assurances soussignées lorsque les facultés assurées se trouvent à bord du navire de mer ou sur allèges ;
- b) par la Caisse Centrale de Réassurance lorsque les facultés assurées se trouvent à terre ou à bord d'un moyen de transport autre que le navire de mer ou les allèges».

<sup>4</sup> JO de l'Union européenne du 9 déc. 2005.

Le retrait de la CCR devrait entraîner un vide pour les assurés et une certaine insécurité parce que la garantie « waterborne » peut se révéler bien insuffisante. C'est dans cette perspective que les compagnies d'assurance françaises ont réagi en proposant la garantie étendue de bout en bout. La différence avec la garantie « waterborne » résidera dans le taux de primes à payer pour chacune des deux couvertures.

## **2. Dans le temps**

Nous venons de voir comment la garantie «waterborne» commence et comment elle est limitée dans l'espace. Reste à savoir le temps durant lequel les marchandises sont couvertes par la police. En effet, quelle est la période pendant laquelle les marchandises restent couvertes par la garantie ?

S'agissant des risques de guerre et assimilés, le temps de l'assurance correspond à la durée du voyage. Il s'agit donc d'une assurance au voyage. La garantie «waterborne» va de la mise à bord des marchandises jusqu'à leur déchargement au port de destination. Elle couvre les biens assurés pour le temps que l'expédition en mer va durer.

Dans la police « garantie étendue », l'assurance couvre la période comprise entre le moment où les facultés assurées sont déplacées dans les magasins du chargeur au point de départ du voyage assuré et les magasins du destinataire. Le temps de l'assurance correspond à la durée de cette opération qui part de cet instant où les facultés assurées quittent les magasins du chargeur pour être immédiatement chargées sur le navire jusqu'au moment où elles sont mises à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. L'article 5 des conventions spéciales portant garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009 offrant la garantie dite « bout en bout » prévoit que *«la durée de la garantie est régie par les conditions générales des Polices Françaises d'Assurances des Marchandises transportés par voie maritime, terrestre, fluviale ou aérienne»*. La référence est donc faite à l'article 8 de la police tous risques du 1<sup>er</sup> juillet 2009 précité. La durée de la « garantie étendue » est donc alignée sur celle de la garantie risques ordinaires et prendra fin dans les mêmes conditions.

## **B. L'assurance sur corps de navire dans l'espace et dans le temps**

Il faut distinguer les conditions de lieu (1) et de temps (2) de l'assurance.

### **1. L'assurance sur corps de navire dans l'espace**

La garantie dépend des espaces géographiques où le navire est appelé à naviguer. Ainsi certaines zones seront exclues de l'assurance ou bien, la couverture continuera moyennant pour le propriétaire assuré le paiement d'une surprime. Les conventions spéciales sur corps de navire contre les risques de guerre excluent expressément certaines zones où les risques sont aggravés. L'assurance cesse automatiquement dès que le navire arrive ou doit naviguer dans ces zones. La poursuite de la garantie est subordonnée à certaines conditions. Si l'assuré veut toujours conserver la garantie, il devra dans ce cas :

- *informer les assureurs avant que le navire assuré n'entre dans une zone à risques aggravés et*
- *accepter les termes et conditions modifiés, y compris toute surprime éventuelle demandée par l'assureur<sup>1</sup>», sinon, la garantie cesse de plein droit sauf s'il réussit à prouver sa bonne foi<sup>2</sup>.*

### **2. L'assurance sur corps de navire dans le temps**

La couverture corps de navire contre les risques ordinaires de la navigation est conclue soit pour un voyage soit pour une durée déterminée. C'est ce que prévoit le code des assurances<sup>3</sup>. Dans les conventions spéciales contre les risques de guerre, la garantie est souscrite pour douze mois à compter de la date de prise d'effet fixée par la police, ou pour toute autre période convenue entre les parties<sup>4</sup>. Lorsque le contrat est conclu pour une durée déterminée, les assureurs resteront tenus jusqu'à l'expiration de celle-ci. En cas d'assurance au voyage, ils ne le seront que pour le temps du voyage.

Contrairement à l'assurance à temps qui peut prendre fin alors même que l'expédition n'est arrivée à destination, l'assurance au voyage couvre les risques

---

<sup>1</sup> Art.7.1 et 7.2 Conventions spéciales sur corps du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>2</sup> Idem, art. 7.3.

<sup>3</sup> Art. 173-1 et L.173-16 du Code des assurances.

<sup>4</sup> Art. 1.4.1 de la Police française d'assurance maritime sur corps de navires tous risques, du 1<sup>er</sup> jan. 2012, applicable à la garantie contre les risques de guerre.

assurés pendant tout le voyage depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement ou 15 jours après l'arrivée du navire au lieu prévu pour le déchargement<sup>1</sup>. Elle offre donc plus de protection à l'assuré.

La police sur corps contre les risques ordinaires prévoit la possibilité de prolonger la couverture à l'expiration du contrat d'assurance lorsque le navire se trouve soit toujours en cours de voyage et en état d'avaries à la charge des assureurs, soit en cours de réparation pour cause d'avaries à la charge des assureurs<sup>2</sup>. Mais cette possibilité est expressément exclue par les conventions spéciales contre les risques de guerre. On peut en déduire qu'il n'y a pas de possibilité de prolongation de la garantie à l'expiration des douze mois. En fonction des circonstances, les parties pourront trouver un accord.

## **II. Les risques exclus**

Les conventions spéciales sur corps de 2012 prévoient une catégorie de risques qui sont exclus de la garantie risques de guerre et assimilés en complément des exclusions contenues dans la Police Corps risques ordinaires. Ce sont les pertes, dommages, recours de tiers ou dépenses résultant de mesures ou d'actes émanant des autorités d'un Etat ayant un certain lien avec le navire assuré. Il s'agit d'une part des autorités de l'État où se trouve le siège social de l'assuré ou celles de l'État où le propriétaire du navire est enregistré ou il a immatriculé son navire. Il s'agit d'autre part des autorités des Etats ayant formé l'alliance pendant les deux guerres mondiales, c'est-à-dire les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la France, la République populaire de Chine et le Royaume-Uni<sup>3</sup>.

Dans la première situation, la clause s'explique par l'idée selon laquelle l'assureur ne peut prendre en charge des dommages et pertes que l'Etat du pavillon ou du siège social de l'assuré a contribué à infliger au navire assuré, c'est à lui d'indemniser l'assuré des conséquences de ses mesures. On peut estimer que de telles mesures ne sont pas en réalité extérieures à l'assuré. Dans la deuxième situation, l'exclusion n'est qu'une application de la clause des alliés.

---

<sup>1</sup> René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, préc. p.528.

<sup>2</sup> Art.1.4.2 des Conventions spéciales Corps du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>3</sup> Art. 2 des Conventions spéciales Corps du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

Les mesures concernées sont les captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions, confiscations ou expropriations. Les conséquences résultant de telles mesures sont normalement couvertes lorsqu'elles émanent d'un autre Etat qui ne fait pas partie de l'alliance. La Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009 et la garantie « waterborne » étendent la clause des alliés à tous les Etats membres de l'Union Européenne à la Suisse, au Liechtenstein, à l'Islande et à la Norvège. Elles ajoutent aux exclusions contenues dans les conditions générales et particulières de la police risques ordinaires, hormis les risques de guerre et assimilés, la dépossession ou l'indisponibilité résultant de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, ou leurs conséquences, ordonnés par les autorités de ces Etats<sup>1</sup>.

## **§2. Les dommages couverts**

Il faut préciser la différence qui existe entre le risque et le dommage lui-même. Le risque constitue le fait générateur du dommage. C'est lui, l'aléa du contrat. Cette distinction est bien opérée dans les conventions spéciales sur corps de navires du 1<sup>er</sup> janvier 2012 en leur article 1<sup>er</sup> <sup>2</sup>. De même, la « Garantie étendue » du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009 ainsi que la « Garantie waterborne » du 1<sup>er</sup> octobre 2008 font la même séparation<sup>3</sup>. Toutes ces polices distinguent deux catégories de préjudices, les avaries (I) et la dépossession ou l'indisponibilité (II). Pour être pris en charge par les assureurs, les dommages, quelle que soit leur nature, doivent résulter de l'un des événements assurés.

### **I. Les avaries**

On distingue deux types d'avaries. Il y a d'une part, les avaries communes et d'autre part les avaries particulières<sup>4</sup>. Aux termes de l'article L.5133 alinéa 1<sup>er</sup> du Code des transports, toutes les avaries qui ne relèvent pas de la catégorie d'avaries communes sont des avaries particulières. Les dommages ou pertes subis par le navire et la cargaison assurés mais aussi les dommages causés aux tiers par suite d'un abordage ou d'un heurt avec tout autre objet constituent des

---

<sup>1</sup> Art. 3, « Garantie étendue » du 1<sup>er</sup> oct. 2008 modif. le 1<sup>er</sup> juil. 2009 ; art. 4 de la « Garantie waterborne » du 1<sup>er</sup> oct. 2008.

<sup>2</sup> Voir art. 1<sup>er</sup> de la police sur corps de navire contre les risques de guerre du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>3</sup> Art.2, « Garantie étendue » du 1<sup>er</sup> oct. 2008 modif. le 1<sup>er</sup> juil. 2009 et art. 2, Garantie « Waterborne » du 1<sup>er</sup> oct. 2008.

<sup>4</sup> Arnaud MONTAS, *Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd. p. 144.

avaries particulières à la charge des assureurs (A). Les avaries dues à la réalisation des risques assurés peuvent entraîner des frais pour l'assuré. Ces frais sont également couverts (B) de même que les avaries communes (C).

### **A. Les avaries particulières**

Il s'agit des dommages matériels subis par les intérêts assurés (1) et ceux subis par des tiers par suite d'abordage ou de heurt du navire assuré avec un autre navire ou objet (2).

#### **1. Les dommages matériels aux biens assurés**

Ce sont les dommages matériels énumérés dans les différentes polices contre les risques de guerre aussi bien sur corps que sur facultés et qui sont directement subis par les intérêts assurés. La police corps retient toutes pertes matérielles ou dommages causés au navire assuré et ayant pour fait générateur un risque de guerre assuré.

En plus des dommages et pertes matériels aux marchandises assurées, les polices sur facultés ajoutent les pertes de poids ou de quantités. Il convient de préciser que la perte de la marchandise qui « *s'entend de la disparition totale ou partielle d'un élément de la cargaison*<sup>1</sup> » se distingue de la perte de poids ou de quantités de la marchandise<sup>2</sup>. Il faut remarquer ici que la nature du dommage peut nettement dépendre de la marchandise. Une marchandise peut ne pas subir de dommages matériels mais perdre de poids. Ce peut être le cas des corps volatils. Les dommages matériels représentent une atteinte physique aux biens assurés, due à la réalisation du risque, telle une balle qui traverse par exemple la coque du navire. Les pertes matérielles quant à elles, peuvent être constituées par la disparition d'un certain nombre de colis ou de la quantité totale des marchandises transportées. C'est le cas par exemple des conteneurs qui tombent à la mer à la suite d'un événement assuré ou une partie de la cargaison qui est détruite par des explosions.

La police corps du 1<sup>er</sup> janvier 2012 contre les risques de guerre et assimilés comporte une clause nouvelle relative à la garantie « *des pertes et dommages*

---

<sup>1</sup> Alain LE BAYON, préc. « Perte ».

<sup>2</sup> Cette distinction a une incidence sur le régime de la responsabilité du transporteur : voir art. 4§2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1925. En assurance maritime, la perte de poids ou quantités sont des dommages couverts.

*matériels ordonnés par les autorités de tout autre État pour prévenir ou atténuer soit un risque de pollution, soit un dommage à l'environnement ou encore tout autre dommage à ses eaux territoriales<sup>1</sup>». Cette situation peut se présenter, lorsque, ayant été attaqué par une puissance en guerre ou victime d'une fortune de guerre, le navire qui a pu néanmoins quitter la zone de combat ou de danger, se retrouve dans les eaux territoriales d'un autre Etat où il menace d'échouement ou de naufrage. L'Etat concerné peut prendre contre le navire et sa cargaison toutes les mesures destinées à prévenir la pollution ou tout dommage à ses eaux. Par exemple, *la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures* permet à tout Etat côtier signataire d'intervenir pour empêcher un danger imminent menaçant ses côtes. En particulier, elle autorise cet Etat à détruire le navire et sa cargaison avant même de prévenir l'Etat du pavillon<sup>2</sup>.*

Les dommages ainsi causés au navire assuré sont à la charge des assureurs. La clause prévoyant l'indemnisation de tels dommages ne figurant pas dans les polices sur facultés contre les risques de guerre et assimilés, on peut se demander quel serait le sort de la cargaison détruite par l'Etat côtier avec le navire pendant son intervention, étant entendu que l'assureur corps ne garantit pas les marchandises transportées. Ce dernier sera tenu d'indemniser les dommages portés au navire mais non aux marchandises. De toute évidence, l'assureur des marchandises sera tenu d'indemniser l'assuré en raison du fait que leur destruction a un rapport avec un risque assuré, le risque de guerre qui est à l'origine des dérives du navire.

La clause concernant l'intervention d'un Etat côtier existe également dans la police corps contre les risques ordinaires sous la dénomination de «*Clause risques de pollution<sup>3</sup>*». Il faut rappeler que dans la police française sur corps de navire contre les risques ordinaires du 1<sup>er</sup> janvier 2002, le risque de pollution était exclu de l'assurance<sup>4</sup>. Une clause similaire figure dans la police anglaise sur corps de navire

---

<sup>1</sup> Art. 1.1.1 de la police corps contre les risques de guerre du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>2</sup> Art. 3,d) de la convention de Bruxelles du 29 nov. 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

<sup>3</sup> Art. 1.1.1 §2 de la Police Corps contre les risques ordinaires du 1<sup>er</sup> jan. 2012.

<sup>4</sup> Art. 3,3°al.3 de la police corps contre les risques ordinaires du 1<sup>er</sup> jan. 1998, modifiée le 1<sup>er</sup> jan. 2002.

contre les risques ordinaires du 1<sup>er</sup> novembre 2003 sous le nom de «*Pollution hazard*<sup>1</sup>».

La police sur facultés contre les risques de guerre est par contre moins explicite en ce qui concerne les dommages couverts. Elle prévoit que, sont à la charge des assureurs, sans autre précision, la perte des biens assurés ou les dommages qui leur sont causés par la réalisation des événements garantis<sup>2</sup>. La police sur corps contre les mêmes risques contient une disposition similaire. Il y est fait usage de l'expression «*perte du navire ou dommages causés au navire*<sup>3</sup>». L'usage de l'expression «*perte ou dommages causés aux biens assurés*» suscite des interrogations quant à son contenu car elle ne précise pas les dommages qui sont réellement à la charge des assureurs et ceux qui ne le sont pas.

Dans la pratique et la doctrine anglaises, l'expression désigne les pertes ou dommages physiques directement causés aux biens assurés. Elle n'inclut pas les pertes financières qui accompagnent la survenance des préjudices directs, même si ces pertes financières ont leur cause dans un risque assuré<sup>4</sup>. L'interprétation est donc très restrictive en droit anglais. Elle n'est pas sans inconvénients pour les assurés dans la mesure où la réalisation d'un risque entraîne toujours ou presque des dommages collatéraux.

## **2. Le recours des tiers par suite d'abordage ou de heurt**

Des dommages peuvent être causés aux tiers par le fait du navire assuré. Ces derniers peuvent exercer un recours contre l'assuré. Les conventions spéciales sur corps de navires prévoient que le recours des tiers peut résulter de deux situations dommageables ; soit en cas d'abordage du navire assuré avec un autre navire de mer, un bateau de navigation intérieure, soit en cas de heurt du navire assuré contre tout objet ou structure fixe ou flottant. Le recours en réparation doit être exercé contre le propriétaire du navire assuré par les tiers qui ont souffert des dommages

---

<sup>1</sup> Art. 5 de cette police.

<sup>2</sup>Geoffrey HUDSON, Jeffrey ALLEN, *The institute clauses*, LLP, 1995,p.223 " clause 1- Risk clause:

1. This insurance covers... loss or damage to the subject-matter insured caused by:

1.1. war civil war revolution rebellion insurrection...

1.2. capture seizure..."; voir également *Institute Clauses (Cargo)* du 1<sup>er</sup> nov. 2009.

<sup>3</sup>*Institute war and strikes clauses, Hulls-Time* du 1<sup>er</sup> nov.1995.

<sup>4</sup>Geoffrey HUDSON, Jeffrey ALLEN, préc. p. 11

causés à leurs biens<sup>1</sup>. Un recours en réparation est également possible contre l'assuré pour les dommages occasionnés par les aussières, ancres, chaînes ou par les embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire assuré ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service<sup>2</sup>. Cette dernière hypothèse est une nouveauté consacrée par les conventions spéciales de 2012 qui constitue une extension des recours des tiers<sup>3</sup>.

Le recours des tiers s'explique. En effet, en cas d'abordage, le Règlement international pour prévenir l'abordage en mer va être mis en œuvre. Les applications de ce Règlement ont abouti à retenir la faute du navire abordeur pour favoriser les victimes. Mais c'est l'armateur qui sera appelé à les indemniser et ce dernier pourra alors faire appel à son assureur.

## **B. Les frais couverts**

Les différents frais qui sont à la charge des assureurs sont énumérés dans les polices.

### **1. Les frais engagés en vue de la prévention ou la limitation des dommages.**

Ces frais ont un caractère préventif. Les conventions spéciales sur corps de navire et les garanties facultés couvrent les frais engagés par l'assuré en vue de sauver le navire ou les marchandises assurés de pertes ou dommages dus à un événement garanti ou de limiter les conséquences d'un tel événement.

Pour être à la charge des assureurs, ces frais doivent avoir été engagés en vue d'éviter ou de limiter des dommages qui sont eux-mêmes couverts. Ils doivent être également d'un montant raisonnable. Les conventions ne précisent pas le montant maximum des frais à ne pas dépasser. En cas de litige, il appartiendra au juge de dire si le montant des frais dont l'assuré demande remboursement est raisonnable ou non. En cas de montant excessif, l'assureur sera tenu dans la limite de ce qui sera jugé raisonnable. L'excédent sera à la charge de l'assuré.

---

<sup>1</sup>Police Corps contre les risques de guerre du 1<sup>er</sup> jan. 2012, art. 1.2 a)

<sup>2</sup>Idem, art. 1.2b).

<sup>3</sup>Jean-Luc ANSEMI, Franck LE MOINE, *Présentation du Package Police Corps*, FFSA, Session d'information sur le Package Police Corps, 24 octobre 2012, p.18

La police corps et les polices facultés énumèrent les frais qui sont susceptibles d'être pris en charge par les assureurs. Ainsi seront couverts au titre des frais, les frais de sauvetage de la marchandise ou du navire, les frais engagés dans un port lors d'une escale pour empêcher ou limiter des dommages à la cargaison par exemple.

## **2. Les autres frais**

Il s'agit des indemnités et frais d'assistance nécessités par le navire assuré<sup>1</sup>, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur à la suite d'un recours de tiers garanti<sup>2</sup>, les frais et honoraires d'experts ainsi que ceux du commissaire d'avaries<sup>3</sup> etc.

## **C. Les avaries communes**

Il y a avaries communes lorsque, confronté à un danger grave et imminent, le capitaine décide volontairement de sacrifier une partie des intérêts engagés dans l'expédition maritime au détriment de quelques uns des propriétaires, armateurs et chargeurs, mais afin de sauver toute l'expédition<sup>4</sup>. En vertu de la solidarité qui fonde le droit maritime, tous ceux qui sont intéressés à l'expédition vont contribuer aux dommages subis par certains d'entre eux.

Les avaries communes sont définies par le législateur dans le Code des transports comme des avaries «*constituées par les dommages, pertes ou dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime*<sup>5</sup>». Aux termes de cette définition, certaines conditions doivent être réunies pour que la qualification d'avaries communes soit retenue. Il faut des dommages, des pertes ou des dépenses extraordinaires. Les dépenses consenties par le capitaine doivent être différentes des dépenses quotidiennes de fonctionnement. Ensuite, ces dépenses doivent être engagées pour le salut commun, c'est-à-dire qu'elles doivent être nécessaires pour protéger tous les intérêts engagés

---

<sup>1</sup> Police Corps contre les risques de guerre du 1<sup>er</sup> jan. 2012, art. 1.3 b).

<sup>2</sup> Police Corps contre les risques de guerre du 1<sup>er</sup> jan. 2012, art. 1.3 d).

<sup>3</sup> « Garantie étendue » du 1<sup>er</sup> oct. 2008 mod. le 1<sup>er</sup> juil.2009.

<sup>4</sup> Arnaud MONTAS, cours de droit maritime privé, Université de Nantes, 2015-2016.

<sup>5</sup> Art. L.5133-3 du Code des transports.

dans l'expédition et être concomitantes à la constatation de la situation de vie ou de mort.

Pour être à la charge des assureurs, les pertes ou dépenses extraordinaires doivent être liées à un danger ayant sa cause dans un risque de guerre. Ainsi des avaries communes causées pour éviter un naufrage dû à l'état de la mer ne seront pas prises en charge par les assureurs engagés sur les risques de guerre. Mais lorsqu'un fait de guerre garanti a mis en danger l'expédition maritime et que des avaries ont été consenties pour sauver celle-ci, les assureurs des risques de guerre seront tenus à contribution.

## **II. La perte d'usage ou la dépossession<sup>1</sup>**

Ce sont les termes alternatifs retenus par les conventions spéciales corps du 1<sup>er</sup> janvier 2012. La Garantie étendue et la Garantie « waterborne » consacrent plutôt l'expression de « dépossession et indisponibilité<sup>2</sup>».

La perte d'usage signifie littéralement que l'armateur perd l'usage de son navire. En d'autres termes, il n'en a plus le contrôle. Il peut y avoir perte d'usage du navire assuré par suite d'une capture ou d'une prise. Les propriétaires du navire et de la cargaison sont dépossédés de leurs biens. Le droit anglais qualifie cette situation de « *perte totale présumée*<sup>3</sup> ». Pour le législateur anglais, il y a perte totale présumée lorsque l'assuré se retrouve dans une situation telle qu'il ne paraît plus évident qu'il rentre en possession des biens assurés ou que ces derniers puissent être sauvés sans entraîner des coûts excédant la valeur sauvée<sup>4</sup>. L'assureur prendra alors en charge toute la valeur assurée ; la valeur agréée du navire et la valeur totale déclarée des marchandises.

La dépossession se distingue de l'indisponibilité. Les actes caractéristiques de la dépossession tels que la prise, la capture expriment chez leurs auteurs une volonté d'appropriation des biens assurés. L'indisponibilité correspond par contre à une rétention provisoire des biens assurés, empêchant temporairement le voyage.

---

<sup>1</sup> Art. 1.1.2 des conventions spéciales sur corps préc.

<sup>2</sup> Art. 2,2°) de la « Garantie étendue » préc ; Art. 2,3°) de la « Garantie Waterborne » préc.

<sup>3</sup> « *Constructive total loss* ».

<sup>4</sup> Art. 60 du M.I.A.

L'expression « perte d'usage » peut aussi correspondre à une indisponibilité, celle-ci faisant perdre, du moins provisoirement l'usage du navire.

Il faut observer que la dépossession ouvre droit à délaissement. Le délaissement est un mode de règlement des sinistres dont les conditions sont énumérées par la loi<sup>1</sup>, les polices contre les risques ordinaires de la navigation et les conventions spéciales<sup>2</sup>. Concernant le risque d'arrêt, le délaissement peut être subordonné à une condition supplémentaire. N'ayant pas en principe pour but de priver l'assuré de la propriété de ses biens, l'arrêt ne peut ouvrir droit à délaissement que s'il entraîne pour l'assuré les mêmes conséquences que la dépossession<sup>3</sup>. Ce sera le cas d'un arrêt long prolongeant l'indisponibilité et entraînant finalement les mêmes effets qu'une dépossession.

## **Conclusion de la première partie**

Ainsi prend fin la première partie de notre étude consacrée à la détermination du risque couvert au titre de la garantie risques de guerre et assimilés.

Il y a trois catégories de risques ; les risques de mer, les risques de guerre et une troisième catégorie de risques de nature particulière qui sont assimilés aux risques de guerre. La garantie risques de guerre et assimilés couvre ces deux dernières catégories de risques sous des conditions spécifiques.

Dans la deuxième partie, nous présenterons le droit positif en ce qui concerne le régime juridique de la preuve des risques en cas de sinistre et les insuffisances des solutions en vigueur concernant le concours de causes et la perte sans nouvelles des intérêts assurés pour proposer des esquisses de solutions.

---

<sup>1</sup> Art. L.173-13, L.173-20, L.173-221 du Code des assurances.

<sup>2</sup> Art.4 des Conventions spéciales sur corps de navire du 1<sup>er</sup> jan. 2012 ; art. 2,2°) de la garantie étendue préc. ; art. 2,3°) de la « Garantie Waterborne » préc.

<sup>3</sup> René RODIERE, préc. P.369.

## **PARTIE II : Le régime juridique de la preuve de la cause du sinistre**

Le droit commun de la preuve s'applique par principe à l'assurance des risques de guerre (Chapitre 1). Les règles de preuve classiques sont bouleversées lorsque le sinistre est dû à un concours de cause ou lorsqu'il est constitué par une perte sans nouvelles des intérêts assurés (Chapitre 2).

## **Chapitre 1. L'application de principe du droit commun de la preuve**

La garantie risques ordinaires constitue la garantie de base et la couverture des risques de guerre et assimilés, une garantie complémentaire. Dans chacun des deux cas, lorsqu'un sinistre se réalise, le régime juridique de la preuve varie en fonction de la nature des risques couverts et selon qu'il y a identité d'assureurs (Section 1) ou non (Section 2).

### **Section 1. L'exposé des solutions de principe à l'aune des garanties souscrites auprès d'un même assureur**

Il faut distinguer selon que la garantie risques de mer est seule couverte (§1) ou complétée par la garantie risques de guerre et assimilés (§2).

#### **§1. Le régime de la preuve en cas d'assurance des seuls risques de mer**

Lorsque la garantie risques ordinaires est seule souscrite, le régime de la preuve est déterminé par l'article L.172-17 du Code des assurances qui prévoit la présomption du risque de mer en cas de sinistre. Cette présomption va jouer contre l'assureur et profiter à l'assuré. En effet, aux termes de cet article, tout sinistre qui affectera les intérêts assurés pendant l'expédition maritime sera réputé avoir pour cause un risque de mer et l'assureur des risques ordinaires sera alors appelé à indemniser l'assuré. Pour s'exonérer de son obligation, il devra notamment prouver que le sinistre a pour cause un risque de guerre ou un risque assimilé exclu de la garantie. La charge de la preuve pèse donc sur l'assureur. Il devra prouver que le sinistre est dû soit à un fait de guerre, soit à l'état de guerre en établissant le rapport de cause à effet entre la guerre et le sinistre.

Le droit anglais ne prévoit aucune disposition similaire à la présomption légale de l'article L.172-17 du code des assurances. La jurisprudence anglaise se réfère à des circonstances de temps et de lieu pour qualifier le risque. Ainsi elle retiendra le risque de mer lorsqu'il sera établi qu'aux lieu et temps du sinistre, aucun fait de guerre n'a été signalé<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> René RODIERE, préc., p.387, in fine.

Il faut noter qu'il y a des situations où le risque de mer peut être aggravé par la guerre. La question se pose de savoir si l'incidence de la guerre qui n'a fait qu'aggraver les risques de mer qui devraient sans doute se réaliser, peut être considérée comme une cause d'exonération de l'assureur.

Il n'y a pas que des risques de guerre qui puissent se réaliser lorsqu'on est dans une situation de guerre. Tous les risques ordinaires de la navigation subsistent même en temps de guerre. Cependant ils peuvent être aggravés par la guerre et ses conséquences.

Pour répondre à la question, il faut d'abord résoudre celle de savoir si les assureurs des risques maritimes sont tenus de prendre en charge l'aggravation de ces risques par l'état de guerre.

En Angleterre, l'aggravation du risque de mer par l'opération de guerre n'est pas comprise dans la clause F.C&S. qui exclut les risques de guerre des risques maritimes<sup>1</sup>. Dans l'affaire du navire *Coxwold*, les juges avaient déclaré que le risque de mer ne peut devenir un risque de guerre simplement parce que les conditions de la guerre l'ont rendu plus probable<sup>2</sup>.

Le marché américain assure le risque ordinaire aggravé par le biais d'une clause spéciale, après l'avoir exclu des risques ordinaires<sup>3</sup>.

En France, les compagnies d'assurances avaient considéré pendant la deuxième guerre mondiale que les risques maritimes aggravés par l'état de guerre demeuraient des risques maritimes et exigeaient une augmentation de prime en contrepartie de l'aggravation<sup>4</sup>. C'était en tout cas ce que l'Union des Syndicats des compagnies d'assurances maritimes et de transports avait imposé en 1940<sup>5</sup>. L'article L.172-3 du Code des assurances qui régit les conditions de la garantie en cas d'aggravation de risque, n'a pas exclu les risques ordinaires aggravés par un état de guerre de l'assurance des risques de mer.

---

<sup>1</sup> René RODIERE, préc., p. 325.

<sup>2</sup> Susan HODGES, préc., p. 339, citant le juge: "*it is well settled that a marine risk does not become a war risk merely because the conditions of war may make more probable*".

<sup>3</sup> René RODIERE, préc., p.325.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Dans une lettre datée de janvier 1940, citée en bas de page par René RODIERE, préc., p.325.

Ainsi l'assureur des risques de mer qui aura prouvé la réalisation d'un risque de guerre sera déchargé de son obligation d'indemnisation, mais il ne le sera pas lorsque l'état de guerre n'a été qu'un simple facteur d'aggravation dans la réalisation du risque de mer.

La preuve n'a d'intérêt pour l'assureur qui voudra s'exonérer que s'il n'a assuré que les risques de mer. La situation sera différente lorsqu'il aura garanti, en plus des risques de mer, les risques de guerre.

## **§2. Le régime de la preuve en cas d'assurance des risques de mer et risques de guerre par un même assureur.**

Dans cette hypothèse qui est ordinaire, un même assureur garantit à la fois les risques de mer et les risques de guerre par deux polices distinctes. Si un sinistre survient, l'article L.172-17 du code des assurances pourra évidemment s'appliquer. Le sinistre sera toujours réputé résulter d'un risque maritime. Mais l'assureur voudra éventuellement chercher une cause d'exonération. Hormis les cas d'exonération classiques imputables à l'assuré ou pouvant résulter de l'expiration de la garantie, l'assureur pourra-t-il se prévaloir d'un risque de guerre dont les conditions d'assurance auront tout de même été remplies? Certes, il pourra invoquer la réalisation d'un risque de guerre. Mais seulement, cette preuve ne lui sera d'aucune utilité puisqu'elle ne lui permettra pas de s'exonérer. Ayant aussi souscrit une assurance contre les risques de guerre et assimilés, il sera coincé entre les deux garanties et l'assuré pourra mettre en œuvre celle contre les risques de guerre.

Si toutefois, l'assuré dans son action en réparation se prévaut de la réalisation d'un risque de mer, il sera nécessaire pour l'assureur de démontrer que le sinistre a pour cause un risque de guerre parce que les conditions d'assurance ne sont plus les mêmes. Mais cela ne sera pas pour autant un cas d'exonération de l'assureur. Le juge pourra soit requalifier les faits, soit inviter l'assuré à refaire une nouvelle assignation. Dans tous les cas, l'assureur sera tenu dans les conditions de chacune des garanties en cause non pas de façon cumulative mais en fonction des demandes de l'assuré.

Il faut noter que la police contre les risques de guerre et assimilés comporte aussi des exclusions. Lorsqu'il sera établi que le sinistre querellé est causé par un risque de guerre ou assimilé, l'assuré devra alors établir que l'événement qui s'est réalisé et le dommage qui en a résulté font bien partie des risques couverts par cette garantie. Ainsi lorsqu'une partie de la cargaison transportée prend feu par suite de l'explosion d'une mine flottante à proximité du navire et qu'il est établi que l'incendie est survenu du fait de cette explosion de mine, qui constitue sans doute une fortune de guerre, l'assuré devra ensuite prouver que ce type de risque est couvert par la police contre les risques de guerre et assimilés et que les conditions de la garantie sont réunies. Comme la garantie risques de guerre et assimilés couvre les accidents et fortunes de guerre, la preuve ne sera pas difficile à administrer. L'hypothèse qui peut s'avérer compliquée pour l'assuré est le cas où les risques de guerre et les risques ordinaires sont couverts par des assureurs distincts.

## **Section 2. Les difficultés de preuve en cas de couvertures des deux types de risques par des assureurs distincts**

D'une façon ordinaire, lorsqu'un armateur propriétaire ou affréteur apprend que son navire et toutes les marchandises qu'il transporte viennent de subir des avaries en mer, son premier réflexe, c'est d'appeler son assureur. Lorsque les événements se déroulent en temps de paix où il est *a priori* moins évident de penser que le sinistre peut avoir pour cause un risque guerre, l'assuré sera logiquement plus tenté d'appeler l'assureur des risques de mer. Il en sera ainsi parce qu'il sait qu'une présomption de garantie pèse sur celui-ci et qu'il n'aura pas à supporter la charge de la preuve.

S'agissant de la présomption qui pèse sur l'assureur des risques ordinaires, l'article 5 des conventions spéciales du 1<sup>er</sup> janvier 2012 comporte une précision qui n'existe pas dans le texte de l'article L.172-17 du Code des assurances. Il y a selon cette disposition une présomption de risques qui ne signifie pas nécessairement une couverture, tous les risques maritimes ne pouvant être forcément couverts par les polices. La garantie FAP Sauf par exemple, ne couvre pas en effet tous les risques de mer. L'article 5 des conventions spéciales sur corps de 2012 va au-delà et présume également la couverture. En effet, cet article dispose que « *lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre, garanti par les*

*présentes conventions, ou un risque garanti par la "Police Corps", ce sinistre est réputé résulter d'un risque garanti par la "Police Corps" ». Cela signifie que lorsqu'il n'est pas possible de déterminer la cause du sinistre, celui-ci est réputé résulter d'un risque de mer garanti et non d'un risque de mer tout court. Cette précision des conventions spéciales favorise l'assuré qui n'aura pas à prouver la couverture.*

Face à l'assureur des risques de mer, tout se passera comme si ce sont uniquement les risques de mer qui sont couverts. L'assureur va se retrouver dans la situation qui vient d'être exposée et analysée<sup>1</sup>. Lorsque l'assureur aura fourni toutes les preuves établissant que l'événement en cause ne ressort pas à la garantie risques ordinaires de la navigation, l'assuré sera obligé de se tourner vers l'assureur des risques de guerre. C'est ici qu'il sera confronté à des difficultés. La présomption légale jouera contre lui et il devra faire une triple preuve. Premièrement, il devra prouver le dommage dont il demande réparation. Cette preuve n'est pas pour le moins difficile à faire. C'est une situation de fait qui peut être constatée et souvent une expertise est ordonnée. Ensuite, l'assuré devra établir que ce dommage a pour cause un fait de guerre, un accident ou une fortune de guerre ou tout événement assimilé à un risque de guerre. Il pourra également s'en sortir s'il prouve des indices forts permettant de présumer que le sinistre ne se serait pas produit en dehors de toute considération liée à la guerre. Enfin, il lui faudra prouver que le dommage est bien couvert par la police contre les risques de guerre et risques assimilés.

Dans l'administration de la preuve, l'assuré pourra se servir des éléments de preuve qui lui ont été opposés par le premier assureur. Mais les assureurs des risques de guerre ne sont pas tenus d'accepter ces éléments de preuve et l'assuré devra alors chercher ses propres moyens de preuve. Les solutions sont assez singulières en cas de concours de causes ou de perte sans nouvelles des intérêts assurés.

---

<sup>1</sup> Voir : Partie II, Chapitre 1, Section 1, §1 ci-dessus.

## ***Chapitre 2 : La détermination de la cause du sinistre dans les situations de concours de causes ou de perte sans nouvelles des intérêts assurés***

Aucun assureur ne peut prendre en charge un sinistre qu'il ne sait être la réalisation d'un risque assuré ou dont la cause n'est pas établie. Lorsqu'il y a concours de causes, la détermination du lien de causalité entre le sinistre et les risques en présence (Section 1) est indispensable pour mettre en cause tel assureur ou tel autre. S'il est clair que les polices d'assurance offrent une solution en cas de perte sans nouvelles des intérêts assurés, la question de la détermination de la cause (Section 2) reste un point essentiel pour la mise en œuvre de la garantie.

### **Section 1. La détermination du lien de causalité en cas de concours de causes**

Le lien de causalité est le rattachement du dommage au fait qui en est la cause. Dans l'hypothèse du concours de cause, plusieurs faits ont concouru à la survenance du sinistre. Certains sont des risques de mer et d'autres, des risques de guerre. Chacun de ces risques a plus ou moins contribué à la survenance du sinistre. Dans cet enchaînement d'événements, le problème consiste à déterminer celui qui est la cause du sinistre. La doctrine et la jurisprudence ont eu le mérite de proposer des solutions qui cependant laissent des zones d'ombres (§1). Dès lors, il ne serait pas moins utile de proposer une esquisse de théorie en essayant de concilier les intérêts des assureurs et ceux des assurés (§2).

#### **§1. Des solutions incertaines**

L'enjeu de l'identification de la cause du sinistre est important pour l'assuré, parce qu'il pèse principalement sur lui la charge de la preuve du risque et parce que, même en ayant souscrit des polices contre les risques de mer et les risques de guerre, il risque de ne pas être indemnisé. On peut encore se rappeler de la célèbre affaire de l'Iris pour s'en convaincre.

Il faut distinguer le concours de cause de la réalisation simultanée du risque de guerre et du risque de mer. Cette dernière hypothèse est rare. Il n'existe pas à notre connaissance un cas où risque de guerre et risque de mer se sont produits en

concomitamment sur les mêmes intérêts assurés pendant une même expédition maritime. Peut-on avoir un abordage et une explosion des navires abordeur et abordé qui entrent simultanément dans le champ magnétique d'une mine flottante? L'hypothèse n'est pas impossible, mais pour l'heure, le concours de cause dont il est nécessaire de rechercher la solution d'assurance concerne les situations où risque de guerre et risque ordinaire ont concouru à la survenance du sinistre, l'un entraînant l'autre ou voulant éviter l'un, on se retrouve piégé par l'autre.

Les solutions proposées par la doctrine et la jurisprudence sont incertaines parce qu'elles laissent des zones d'ombre et certaines interrogations sans réponse.

La doctrine a en effet proposé des théories pour tenter de résoudre le problème que pose le concours de cause dans la réalisation des sinistres.

La première théorie est fondée sur le concept de « *causa proxima* ». Elle est consacrée en droit anglais dans le *MIA* de 1906 en son article 55. Ce texte prévoit que, sous réserve de la présente loi et sauf stipulation contraire des parties, l'assureur est tenu de toute perte causée directement par un des risques contre lesquels les intérêts ont été assurés, mais sous les mêmes réserves, il n'est pas responsable pour toute perte n'ayant pas pour cause immédiate un risque assuré<sup>1</sup>. La « *causa proxima* » signifie littéralement la cause la plus proche.

La théorie de la « *causa proxima* » était largement appliquée par les tribunaux anglais. Elle consistait à retenir comme cause du sinistre « *l'événement qui, chronologiquement était le plus proche du sinistre*<sup>2</sup> ». Selon la jurisprudence anglaise, l'expression « *causa proxima* » ne signifie pas nécessairement la cause la plus proche dans le temps, du moment de la survenance du sinistre mais celle qui l'est par ses effets. Selon Robert de SMET, cette précision s'explique par l'idée selon laquelle « *l'effet peut avoir été conservé malgré l'intervention entre-temps d'autres causes, qui ne l'ont ni détruit ni affaibli*<sup>3</sup> ».

---

<sup>1</sup> Art. 55, 1°) du M.I.A « *Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against* ».

<sup>2</sup> René RODIERE, préc. p. 321.

<sup>3</sup> C. des Lords, 16 avril 1929, cité par Robert de SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, T.II, p.92.

Ainsi selon cette théorie, lorsque le navire change de route par peur de tomber dans une zone en guerre et se retrouve victime d'un abordage ou d'un naufrage, le sinistre a pour cause un risque de mer. Car les risques d'abordage ou de naufrage apparaissent ici comme les plus proches du sinistre dans le temps et par leurs effets.

C'est en ce sens que s'était prononcée la Haute Cour de Justice d'Angleterre dans l'affaire du navire *Coxwold*. Ce dernier était victime d'un échouement qui avait entraîné sa perte pendant qu'il transportait des armes à destination de troupes en guerre. La Chambre des Lords avait estimé que «*la perte du navire devait être considérée comme ayant eu pour « causa proxima », l'opération à caractère de guerre, et non l'échouement*<sup>1</sup>». Pourtant, l'échouement, était la cause la plus proche dans le temps de la perte du navire. La Haute Cour s'était attachée au fait que le navire était engagé dans une opération de guerre. Mais la solution est discutable.

La jurisprudence américaine s'était alignée sur la position anglaise et les juridictions américaines n'hésitaient pas «*à déclarer dans leurs jugements et arrêts qu'elles entendent maintenir leurs décisions en harmonie avec les lois sur les assurances maritimes en Angleterre*<sup>2</sup>».

La théorie de la «*causa proxima*» n'était pas décisive parce qu'elle ne considérait comme seul critère de qualification que la simple succession des événements dans le temps alors qu'une cause même plus lointaine, peut être plus déterminante dans la survenance d'un sinistre. Aussi la théorie de la «*causa proxima* » est-elle aujourd'hui devenue obsolète<sup>3</sup>.

Une deuxième théorie largement appliquée par la jurisprudence française pendant la première guerre mondiale<sup>4</sup> consiste à retenir, dans l'ensemble des événements qui ont concouru à la survenance du dommage, celui qui est considéré comme ayant été le plus déterminant. C'est la théorie dite de la *causa causans*.

---

<sup>1</sup> Robert de SMET, préc., p.95

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Yves BREILLAT, *Incertitude et causalité*: Cinquième restitution publique de la Cour de cassation : *le traitement juridique et judiciaire de l'incertitude* ", Cycle Risques, assurances, responsabilités, 2004-2005, Groupe de travail sur "*Incertain et causalité*", p.3

<sup>4</sup> René RODIERE, Op.cit, p. 322

Cette théorie recherche la cause dite « déterminante » du sinistre, c'est-à-dire la cause première du sinistre en remontant la chaîne des événements dans leur chronologie à partir de la cause immédiate qui précède directement le sinistre et en tenant compte du lien qui existe entre cette cause immédiate et les autres événements antérieurs<sup>1</sup>. Cette théorie est le pendant de la théorie de la causalité adéquate en droit civil, qui consiste à retenir comme causes du dommage les événements directs et immédiats qui l'ont rendu inévitable.

On peut ici s'interroger sur le degré de prépondérance de l'événement supposé déterminant dans la survenance du sinistre et sa mesure. En d'autres termes, comment peut-on identifier dans la succession des faits, celui qui apparaît le plus déterminant? Comment peut-on, en présence de risques de guerre et de risques de mer, savoir que c'est l'un qui a été la cause principale du sinistre et non l'autre ?

Il faudrait alors, précise la théorie de la cause déterminante, recenser tous les événements qui ont précédé le sinistre, les analyser et apprécier l'importance de chacun dans la survenance du dommage.

Cet exercice est-il d'abord matériellement possible ? Tout se passe en mer et il n'y a que le capitaine et son équipage qui sont les seuls témoins. On se demandera évidemment s'ils ont pu recenser tout ce qui s'est passé durant tout le voyage ou du moins jusqu'à la survenance du sinistre, à bord du navire et autour de celui-ci dans le journal de bord ou de mer ; et s'ils ont pu tout recenser, comment l'assuré pourra-t-il s'en procurer pour faire la preuve de la cause du sinistre ?

Généralement, dans les faits, des experts sont commis après un sinistre pour procéder à la recherche des causes, mais le travail des experts peut être très limité lorsque le navire coule avec toute sa cargaison par suite d'un naufrage où rien n'a pu être sauvé.

Déjà le recensement des événements n'est pas l'exercice le plus facile de la mission des experts. Il faudra ensuite, si l'on a pu en identifier certains, les analyser et déterminer leur degré de prépondérance dans la survenance du sinistre.

---

<sup>1</sup> D. DANJON, *Droit Maritime*, T.IV, n°1348, P. 466

De toute évidence, il est difficile de détacher les causes les unes des autres et d'attribuer la survenance du sinistre à l'une ou à l'autre d'entre d'elles. Les causes se complètent et sont même équivalentes parce que si l'une ou l'autre ne s'était pas produite, le sinistre ne serait probablement pas réalisé.

Malgré l'audience que la théorie de la *causa causans* a paru recevoir pendant la première guerre mondiale dans la jurisprudence française, elle n'emporte pas entièrement conviction parce qu'elle laisse des questions dont celles posées ci dessus sans réponse.

Une troisième théorie est fondée sur le fait de guerre. Elle propose de s'intéresser au risque de guerre en lui-même et d'examiner son rôle dans l'enchaînement des causes et sur la réalisation du sinistre. Si les circonstances sont telles que sans la guerre, le sinistre ne se serait pas produit, alors l'assureur des risques de guerre sera tenu d'indemniser l'assuré. En d'autres termes, il suffira *«que la perte ou le dommage qui a atteint l'objet assuré se rattache à l'état de guerre par un lien sinon direct, du moins assez étroit pour qu'il soit raisonnablement permis de conclure, des circonstances dans lesquelles il est survenu, que sans l'état de guerre, il ne serait pas produit<sup>1</sup>»*. C'est cette dernière théorie qui est retenue par la jurisprudence française aussi bien en matière d'assurance maritime que terrestre. Selon la cour de cassation française, il n'est pas nécessaire, pour retenir l'existence du risque de guerre, que la guerre ait été la cause unique ni même directe du sinistre. Ce qui compte, c'est son influence sur la survenance du sinistre<sup>2</sup>.

Un commissionnaire de transport a été chargé par une société française de faire acheminer par mer du matériel à destination de l'Arabie Saoudite. Le navire devrait passer par Beyrouth. A cause d'une guerre civile, le matériel a été déchargé et bloqué pendant un an, dans un entrepôt. Une fois la situation un peu calmée, le destinataire, venu chercher sa marchandise à Beyrouth, s'aperçoit qu'une partie de la cargaison a disparu et que l'autre a été très endommagée. La responsabilité du commissionnaire est alors engagée et celui-ci demande à son assureur de le garantir. L'assureur refuse la couverture, en estimant qu'il s'était agi d'un risque de

---

<sup>1</sup> Clunet, 1904, T.II, p.1035, cité par Marcel MARCERON, préc., p.120.

<sup>2</sup> Cass. Civ. 24 et 25 juill. 1945, D. 1945, 277.

guerre qui n'était pas couvert par la police d'assurance. Les juges du fond, saisis par l'assuré, estiment sur la base de quelques indices qu'ils ont pu relever que *très probablement* c'est la guerre qui était à l'origine du sinistre. Les premiers juges se sont fondés sur la période de combats intenses, sur le trafic qui était bloqué à ce moment-là etc. Mais la cour de cassation a cassé cette décision au motif qu' « *en se bornant à constater l'état de guerre civile qui régnait à Beyrouth pendant la période considérée, sans relever aucun fait particulier qui se rattacherait étroitement à ces événements généraux et qui, en mettant les transporteurs dans l'impossibilité non seulement d'acheminer immédiatement le matériel jusqu'à sa destination finale mais aussi d'en assurer la surveillance, l'entretien et la conservation jusqu'à la réexpédition, serait la cause directe du sinistre constitué par des pertes et des avaries, la cour d'appel a privé sa décision de base légale*<sup>1</sup> ».

Dans cet arrêt, la cour de cassation met en avant, l'exigence d'un lien direct entre le fait de guerre et le sinistre. En d'autres termes, il faut que le sinistre ait sa cause dans la guerre. La même position est adoptée par les tribunaux anglais.

Malgré l'accueil que la théorie du fait de guerre a reçu auprès des tribunaux, elle a paru peu objective car quand il y a un concours de causes dans la survenance du sinistre, chacune y a contribué d'une façon évidente, car si l'une d'entre elles avait manqué, l'événement ne se serait pas produit<sup>2</sup>.

## **§2- La recherche d'une solution équitable**

Le problème du concours de causes ne se pose que quand il y a une pluralité d'assureurs couvrant chacun séparément chaque catégorie de risques. On voit au regard des solutions précédemment exposées que l'incertitude demeure et il faut trouver une solution équitable tant pour l'assureur que pour l'assuré (II). Peut-on s'inspirer des règles du droit civil ? (I).

### **I. La recherche de la causalité en droit civil**

La théorie de la cause adéquate a été proposée en droit maritime sous le nom de la théorie de la *causa causans* et la théorie de l'équivalence des conditions n'a pas reçu d'application en droit des assurances maritimes.

<sup>1</sup> Cass. Civ., le 24 mars 1992, Bull. civ. I, n° 92

<sup>2</sup> Marcel MARCERON, op.cité, p.123

En matière de la responsabilité civile, la cour de cassation française n'a pas adopté une position constante au regard des critères qu'elle met en avant pour fonder certaines décisions. Dans certaines situations, elle exige un lien suffisant<sup>1</sup> entre la cause alléguée et le dommage comme le cas en matière d'assurance dans ces deux arrêts en date des 24 et 25 juillet 1945<sup>2</sup>. Dans d'autres circonstances, la haute juridiction exige un lien de causalité direct et certain<sup>3</sup>.

Mais le problème justement en matière d'assurance maritime c'est la détermination de ce lien direct et certain qui s'avère difficile.

Le législateur a prévu que les juges peuvent, dans certaines situations, baser le lien de causalité sur des présomptions mais à la condition qu'il s'agisse de présomptions graves, précises et concordantes<sup>4</sup>. La preuve par présomption aboutit à éliminer totalement toutes autres hypothèses. Elle signifie qu'«*aucune autre cause que celle qui est avancée ne permet d'expliquer*<sup>5</sup>» le fait dommageable.

Ces conditions retenues en matière civile, ne sont pas facilement appréciables dans le cas de concours de causes en matière d'assurances maritimes. Aucun risque ne peut être privilégié par rapport à un autre. La théorie de l'équivalence des conditions peut conduire à élaborer une esquisse de solution.

## **II. L'esquisse d'une théorie**

Partons du principe de l'équivalence des conditions qui est dans certaines circonstances appliqué par les tribunaux en matière de responsabilité civile. Sur la base de cette théorie, tous les risques qui concourent à la survenance d'un sinistre doivent être considérés comme étant les causes. Dans l'arrêt *Courtellemont* rendu par la cour d'appel de Paris le 7 juillet 1989, les juges du fond avait estimé que «*dès lors que plusieurs causes produites successivement ont été les conditions nécessaires du dommage, toutes sont les causes, de la première à la dernière...*».

---

<sup>1</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 13 oct. 1999, n° 97-762.

<sup>2</sup> Décisions préc., D. 1945, 277.

<sup>3</sup> Cass. com. 19 nov. 2002, n° 00-17.439 : la Cour de cassation a cassé un arrêt rendu en appel, sur le fondement de l'article du Code civil, en décidant qu'« en se déterminant ainsi, sans caractériser un lien de causalité direct et certain », la cour d'appel n'a pas fondé sa décision sur une base légale.

<sup>4</sup> Art. 1353 du Code civil.

<sup>5</sup> Yves BREILLAT, préc., p. 4.

Sur cette base, la victime peut engager *in solidum* la responsabilité des différents auteurs du dommage<sup>1</sup> et il lui suffira d'établir tous les événements et leur intervention dans la production du dommage.

Cette solution peut parfaitement être transposée en droit maritime pour permettre de résoudre la question du concours de causes. En effet, en cas de concours de cause, il est difficile d'attribuer le sinistre à une cause unique. Aucune cause n'est plus déterminante que l'autre. Reprenons l'affaire de l'iris. Ce navire avait été assuré contre les risques de mer et contre les risques de guerre. Pendant sa navigation, il avait été entraîné par la tempête jusque dans une zone de combat où il fut coulé par des coups de canons. Aucun des risques en présence n'a été retenu par les juges et l'armateur n'a jamais été indemnisé.

Si le même sinistre se produit aujourd'hui, en France ou en Angleterre, les solutions ne seraient plus les mêmes. Le juge français s'appuiera sur la jurisprudence précitée<sup>2</sup> ou sur l'article L.172-17 du Code des assurances; en Angleterre, le juge anglais n'hésitera pas à retenir le risque de guerre parce que le navire était engagé dans une opération de guerre ayant été affrété pour effectuer des transports militaires.

Mais la position du juge français à travers la jurisprudence précitée et même sur le fondement de l'article L.172-17 précité ne serait pas totalement satisfaisante. S'il est vrai que le risque de guerre a eu une influence sur la réalisation du sinistre, il est aussi vrai que le risque de mer n'est pas sans effet sur celle-ci. Tous les risques ont concouru à la production du dommage et rien ne permet de dire que l'un a été plus influent que l'autre ni de retenir les seuls risques de mer sur le fondement de la présomption du Code des assurances. D'ailleurs on peut admettre que l'article L.172-17 de ce code ne peut s'appliquer parce que les causes du sinistre sont bien connues et il n'est question que de la détermination du degré de chacune dans la constitution du lien de causalité.

Une chose est certaine, tous les risques ont joué un rôle équivalent de sorte sans l'un ou l'autre le sinistre ne se serait pas produit. En conséquence, tous les

---

<sup>1</sup> Idem, p.5.

<sup>2</sup> Cass. Civ. 24 et 25 juill. 1945 préc.

assureurs doivent être appelés en garantie. La question qu'il faut résoudre est celle de la part contributive de chaque assureur. En d'autres termes, dans quelles proportions chaque assureur doit-il indemniser l'assuré ?

Dès lors que l'assuré aura réussi à établir que les risques de guerre ont contribué autant que les risques maritimes à la production du sinistre, les tribunaux pourraient prononcer la condamnation solidaire des assureurs. Un règlement d'assureurs pourrait s'organiser entre eux comme dans le cas de la contribution aux avaries communes.

Une deuxième proposition de solution permet de considérer le concours de causes comme un risque mixte dont les conditions de couverture peuvent être encadrées par une clause autonome dans la garantie risques de guerre et assimilés. Il ne pourrait être pris en charge par l'assureur des risques de mer à cause du risque de guerre qui intervient dans sa constitution et qui est normalement exclu de la garantie risques ordinaires. L'assureur des risques de guerre pourra donc insérer dans les conventions spéciales une clause qui garantit spécifiquement le concours de causes en tant qu'un risque mixte dans des conditions qu'il pourra également définir.

## **Section 2 : La détermination de la cause du sinistre constitué par une perte sans nouvelles des intérêts assurés**

S'agissant de la perte sans nouvelles des intérêts assurés, les solutions retenues par les tribunaux et même celle prévue par le législateur non seulement ne permettent pas de résoudre définitivement les difficultés mais encore, elles sont difficiles d'application (§1) et comme dans le cas précédent, la recherche d'une nouvelle solution s'impose (§2).

### **§1. Des solutions difficiles d'application**

Les difficultés concernent aussi bien les solutions jurisprudentielles (I) que celle prévue par le législateur (II).

## **I. Des solutions jurisprudentielles aux fondements imprécis**

La perte sans nouvelles des intérêts assurés correspond à la disparition du navire avec sa cargaison et personne n'en connaît les causes. Le navire a bien quitté le port de chargement avec sa cargaison, mais n'est pas arrivé au port de destination. Personne ne sait s'il y a eu un incident de voyage qui a obligé le navire à changer de route pour une escale dans un autre port ou s'il est immobilisé quelque part pour une raison ou une autre. En fait ces hypothèses ne sont pas tout à fait possibles car si de telles situations se présentent le capitaine pourrait facilement en informer l'armateur et ce dernier, son assureur. Il peut certes arriver que le capitaine n'ait pas la possibilité de contacter la terre s'il se retrouve dans une situation où aucune communication avec l'extérieur n'est possible, par exemple dans le cas d'une prise par une puissance en guerre où l'équipage et le capitaine sont faits prisonniers de guerre.

Dans quelles mesures un tel sinistre qui survient alors même que ses causes sont inconnues peut donner lieu à indemnisation ? Lequel des assureurs doit indemniser l'assuré et dans quelles proportions ? Qu'est-ce que l'assuré devra prouver pour prétendre à l'indemnisation ? L'indemnité d'assurance sera-t-elle due seulement après une simple constatation objective du sinistre ? Ce sont là autant de questions que soulève la perte sans nouvelles.

La disparition d'un navire et de sa cargaison pourrait être due à un risque de guerre ou à un risque de mer. Mais ce qui est sûr, c'est que personne ne sait si c'est l'un ou l'autre de ces risques qui a entraîné la perte du navire.

Pendant la première guerre mondiale, le nombre de navires portés disparus était estimé à 128 à la fin de l'année 1917<sup>1</sup>. Avant, la guerre la moyenne annuelle de navires qui disparaissaient était de 15 navires<sup>2</sup>. Cette différence de chiffre montre que le risque de perte est assez important pendant des périodes de guerre. Mais cela ne signifie pas que les pertes sans nouvelles ont pour causes des risques de guerre. La perte sans nouvelles est un sinistre dont la cause est simplement inconnue.

---

<sup>1</sup> Marcel MARCERON, préc., p.50.

<sup>2</sup> Idem

Les premières décisions jurisprudentielles connues sur la question datent de 1916 et avaient été rendues dans l'affaire des navires *Antoinette* et *Oriole*<sup>1</sup>. C'était donc à l'époque où le code de commerce de 1807 continuait de s'appliquer. Les juges avaient posé le principe qu'en cas de perte sans nouvelles, « *le navire sera présumé avoir péri par une fortune de mer* ». Il appartiendra alors à ce celui qui invoque le risque de guerre d'en rapporter la preuve. Pour admettre l'existence du risque de guerre, les juges se fondaient sur certains indices, tels que l'état du navire, l'état de la mer, rendant l'existence d'un risque de mer peu probable<sup>2</sup>. Mais ce ne sont que des indices et non une certitude. « *Quand il n'y a pas de bonne solution, il faut choisir la moins mauvaise* » dit-on souvent, et c'est exactement l'image que présente la jurisprudence ci-dessus citée.

En 1916, le Code de commerce de 1807 en son article 350 ne faisait aucune distinction entre le risque de mer et le risque de guerre et rien ne justifiait nettement la présomption, puisque le risque de guerre était couvert dans les conditions d'assurance que le risque de mer.

Dans une autre espèce jugée deux ans plus tard, le tribunal de Bordeaux confirmé par la cour d'appel<sup>3</sup> de la même ville avait tenté de trouver un fondement. Les juges du fond avaient estimé que « *la fortune de mer étant générale, se présume tandis que la fortune de guerre étant exceptionnelle, doit être prouvée* ». Dans cette décision, c'est donc le caractère général du risque de mer qui sert de fondement à la présomption. Ce qui est étonnant, c'est que rien dans les dispositions de l'article 350 de l'ancien Code de commerce ne permettait de considérer le risque de guerre à l'époque comme un risque particulier, dès lors qu'il était considéré comme un risque de mer. Cette jurisprudence est nettement discutable.

La jurisprudence anglaise est allée dans le même sens. Pour les tribunaux anglais en effet, « *une perte survenue en mer est présumée être due à la mer. Il s'en suit que la perte sans nouvelles constitue prima facie, une fortune de mer*<sup>4</sup> ». Mais en

---

<sup>1</sup> Trib. Havre, 9 févr. 1916, navire *Antoinette* ; 17 avr. 1916, navire *Oriole*.

<sup>2</sup> René RODIERE, préc. p.389.

<sup>3</sup> Trib. Bordeaux, 20 juin 1918, CA. Bordeaux, 18 déc. 1919, Navire *Lamentin*, RIDM, T.32, 1920, p.70.

<sup>4</sup> Robert de SMET, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes, T.II, droit anglais*, p.92

Angleterre comme en France, il s'agit bien d'une présomption simple qui peut être combattue par la preuve contraire. Une question reste cependant sans réponse. Comment peut-on faire la preuve contraire si personne ne sait exactement ce qui s'est passé. En quoi cette preuve contraire va-t-elle consister ? Qu'est-ce qu'il faut prouver pour faire tomber la présomption ?

Même aujourd'hui si on peut évoquer l'article L.172-17 du Code des assurances pour soutenir la présomption du risque de mer, ces questions restent sans réponses. Et l'on comprendra que la position du législateur n'est pas moins difficile d'application.

## **II. Une position legaliste difficile d'application**

C'est la jurisprudence *Antoinette* et *Oriole* qui a été finalement consacrée par le législateur dans l'article L.172-17 du code des assurances qui dispose que « *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* ».

Ce texte soulève quelques difficultés. La première est relative à la force de la présomption. Selon, le législateur en effet, le sinistre est réputé résulter d'un événement de mer lorsque sa cause exacte est impossible à déterminer.

S'il n'est pas en principe possible d'établir la cause du sinistre, cela veut dire en réalité que la présomption de risque de mer n'est pas susceptible de preuve contraire. En effet, si l'on admet la possibilité d'une preuve contraire, on en revient à l'idée qu'en réalité, la cause du sinistre n'était donc pas impossible à déterminer.

Il résulte en outre de la lettre du texte de l'article L.172-17 précité que son application est subordonnée à une condition, l'impossibilité d'établir la cause du sinistre, sinon, il serait absurde d'estimer que le sinistre a pour cause un risque de mer avant même de constater que la cause du sinistre n'est pas possible à déterminer. La situation que le législateur exprime, en tout cas à travers la lettre de l'article se présente de la façon suivante : il y a un sinistre, une perte sans nouvelles. La première chose qui commence c'est la recherche des causes. Des investigations sont faites, soit par des experts ou par l'assuré lui-même. Des réponses sont

apportées à chaque hypothèse et au final, rien ne permet de déterminer la cause du sinistre. On arrive alors à la conclusion que la cause du sinistre n'est pas possible à déterminer. C'est en ce moment qu'on pourra recourir à l'article L.172-17 du Code des assurances selon lequel, lorsqu'on se retrouve dans une telle situation, alors le sinistre est présumé avoir pour cause un risque de mer. Cet article doit donc toujours être visé *a posteriori*, après les résultats des investigations concluant à une impossibilité de déterminer la cause du sinistre.

Dans ces conditions, est-il encore possible de parler de possibilité de preuve contraire? Si l'on répond par l'affirmative, cela signifierait qu'il y a un seuil dans la recherche de la cause à partir duquel la présomption peut commencer à s'appliquer. Quel est alors ce seuil ? Le législateur ne le dit pas et l'article L.172-17 admet bien entendu l'idée de la preuve contraire. Si l'on doit admettre que la présomption de l'article L.172-17 est une présomption simple, alors il serait nécessaire de réécrire cet article pour éviter toute ambiguïté. Il pourrait être reformulé de la façon suivante en raison du fait qu'en mer, le risque de mer est prépondérant : « Tout sinistre survenu en mer est réputé résulter d'une fortune de mer ».

En application de l'article L.172-17 dont la reformulation vient d'être proposée, les tribunaux admettent la possibilité pour tout intéressé, l'assureur ou l'assuré, de faire la preuve contraire. C'est-à-dire que l'assureur du risque de mer peut, pour s'exonérer, établir que le sinistre dont l'assuré lui demande réparation a pour cause un risque autre que celui de mer. Ou bien face à l'assureur des risques de guerre, l'assuré devra prouver que le sinistre dont il se plaint a effectivement pour cause un risque de guerre.

Concernant le contenu de cette preuve, les tribunaux se réfèrent à un faisceau d'indices tels que les conditions de la navigation, l'état du navire, les listes des navires victimes d'actes de guerre<sup>1</sup> etc. Pour être admis et faire tomber la présomption légale, les indices doivent être « *suffisamment graves, précis et concordants*<sup>2</sup> ». Cependant, Il faut préciser qu'il ne s'agit ici aussi que de présomptions et la question qui se pose et c'est la deuxième difficulté que soulève l'article L.172-17 du Code des assurances, est de savoir si l'on peut combattre une

---

<sup>1</sup> René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE, préc. p. 528.

<sup>2</sup> Aix, 27 févr.1922, cité par René RODIERE, *assurances maritimes*, p. 390.

présomption par une autre. Une présomption simple peut être combattue par une présomption irréfragable. Les indices « graves, précis et concordants » établissent-ils une présomption irréfragable pouvant détruire définitivement la présomption légale? Une intervention des juges pour répondre à cette question comblera notre attente.

## **§2- les approches de solutions au regard des clauses relatives à la perte sans nouvelles**

Les polices d'assurance maritime en France contre les risques ordinaires de la navigation et contre les risques de guerre prévoient la possibilité pour l'assuré d'opter pour le délaissement en cas de perte sans nouvelles du navire et des marchandises assurées.

En assurance sur corps de navires, l'article L.173-13 du Code des assurances prévoit quatre hypothèses dans lesquelles le délaissement est possible: la perte totale du navire, sa réparation atteignant les trois quarts de la valeur agréée, l'impossibilité de réparer le navire et le défaut de nouvelles depuis plus de trois ans. Concernant les facultés, les articles L.173-20 et L.173-21 en énumèrent cinq: la perte totale des marchandises, la perte ou la détérioration des marchandises à concurrence des trois quarts de leur valeur, la vente des marchandises en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert, l'innavigabilité du navire et le défaut d'acheminement des marchandises dans un délai de trois mois et la perte sans nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Ce sont ces conditions qui donnent lieu à délaissement. Par le délaissement, l'assuré a la possibilité de recouvrer la totalité de la valeur assurée contre l'abandon et le transfert de la propriété des biens assurés à l'assureur. L'article L.172-27 du Code des assurances en précise les modalités.

Le délaissement a un fondement légal mais les compagnies d'assurance ont la liberté d'en restreindre les conditions dans les polices sans enfreindre la loi<sup>1</sup>. S'agissant du délaissement faute de nouvelles, l'article 4 des conventions spéciales

---

<sup>1</sup> Selon la jurisprudence, l'assureur n'est tenu d'accepter la demande en délaissement de l'assuré que pour les cas prévus au contrat : Com., 8 mars 1965, DMF, 1965, 400.

sur corps de navires contre les risques de guerre et assimilés du 1<sup>er</sup> janvier 2012 renvoie à l'article 4.1.6 de la « police corps tous risques » du 1<sup>er</sup> janvier 2012 qui reprend les quatre conditions de l'article L.173-13 du Code des assurances dont la perte sans nouvelles du navire. Le délaissement est donc possible aussi bien dans les polices contre les risques ordinaires que dans les conventions spéciales contre les risques de guerre et assimilés. La question qui se pose est celle de savoir si, en cas d'assurance contre les risques de mer et les risques de guerre auprès d'assureurs distincts, et en présence d'une perte sans nouvelles, l'assuré pourra faire délaissement à chacun d'eux.

En principe, rien ne peut empêcher l'assuré à délaisser à chacun des assureurs dès lors que les conditions de la garantie sont réunies dans les deux polices. D'ailleurs il y va de son intérêt à déclarer le sinistre à tous les assureurs. Par ailleurs aucun des assureurs ne pourrait se plaindre du fait que l'assuré pourrait de ce fait prétendre à une double indemnité. Il aura payé la prime à chacun des assureurs et la perte sans nouvelles aurait juste tourné à son avantage. Une difficulté pourrait cependant se présenter après le versement de l'indemnité si par hasard le navire réapparaissait. Mais le plus gros obstacle se trouve dans les articles L.172-8 et L.172-9 du Code des assurances qui prohibent le cumul d'assurances. Mais pour voir le caractère peu scrupuleux d'une éventuelle double action de l'assuré, il suffira de l'envisager dans l'hypothèse où les risques de mer et les risques de guerre sont garantis par un seul assureur. Il ne paraît sérieux que l'assuré qui perçoit une indemnité chez ce dernier puisse revenir le lendemain pour réclamer encore la même indemnité parce qu'il y a perte sans nouvelles et parce qu'il a souscrit la garantie risques ordinaires et la garantie risques de guerre et assimilés.

En réalité, en vertu des articles L.172-8 et L.172-9 qui sont des dispositions d'ordre public, chacune des polices garantit un seul risque et pas le même. On pourrait penser que l'assureur des risques ordinaires serait tenu en cas de perte sans nouvelles « due à un risque de mer » ou bien l'assureur des risques de guerre garantirait la perte sans nouvelle « due à un risque de guerre », mais cela ne vaudra absolument rien dire puisque la perte sans nouvelles est un sinistre dont la cause est inconnue. On ne peut pas considérer la perte sans nouvelles comme un risque de

mer dans un cas et comme un risque de guerre dans l'autre puisqu'elle ne peut ne peut pas être les deux à la fois<sup>1</sup>.

C'est ici que nous partageons pleinement la position de Marcel MARCERON qui soutenait que la perte sans nouvelles n'est ni un risque de mer ni un risque de guerre et *«qu'elle constitue un risque sus-generis qui n'appartient ni à la première catégorie de risques, ni à la deuxième ; c'est un risque unique qui, contrairement à la loi a été couvert deux fois<sup>2</sup>»*. A l'époque de sa thèse, l'auteur invitait de recourir aux articles 357<sup>3</sup> et 358<sup>4</sup> et 359<sup>5</sup> du Code de commerce de 1807<sup>6</sup> pour régler les sinistres.

En effet, à l'époque, en 1922, les assurances cumulatives étaient réglementées par l'ancien Code de commerce de 1807 qui prévoyait que si un même risque est couvert plusieurs fois au profit d'un assuré de bonne foi, c'est l'assureur qui aurait été le premier à couvrir le risque qui serait tenu d'indemniser l'assuré. En cas de polices portant les mêmes dates, il y aura alors une répartition par moitié à la charge des assureurs concernés<sup>7</sup>.

La perte sans nouvelles est un risque qui se distingue des risques de mer et des risques de guerre comme l'a démontré Marcel MARCERON.

Au lieu de la présomption de l'article L.172-17 du Code des assurances dont nous avons proposé une reformulation, présomption qui ne repose sur aucun

---

<sup>1</sup> Marcel MARCERON, préc. p. 83.

<sup>2</sup> Marcel MARCERON, préc. p. 83.

<sup>3</sup> Art.357 : « Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part ».

<sup>4</sup> Art. 358 : « S'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur de la valeur des effets chargés d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun en proportion des sommes par eux assurées. Ils ne reçoivent pas le prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent ».

<sup>5</sup> Art. 359 : « s'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. Les assureurs qui ont signé des contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats.

<sup>6</sup> Pour une explication de ces articles, v. Joseph-A. ROGRON, *Le Code de commerce expliqué par ses motifs et par des exemples*, p.122 et S.

<sup>7</sup> Pour une explication de ces articles, v. Joseph-A. ROGRON, *Le Code de commerce expliqué par ses motifs et par des exemples*, p.122 et S. Pour une explication de ces articles, v. Joseph-A. ROGRON, *Le Code de commerce expliqué par ses motifs et par des exemples*, p.122 et S.

fondement sérieux, et au lieu d'admettre la possibilité d'une preuve contraire qui, du reste, aboutirait encore à une sorte de présomption basée sur de simples indices, il conviendra de trouver une solution qui concilie les intérêts des parties. La perte sans nouvelles devrait être traitée comme un risque autonome et sa couverture doit tenir compte du principe de non-cumul d'assurances<sup>1</sup>. Si nous convenons que la perte sans nouvelles est un risque unique, il ne peut être couvert à la fois par la police contre les risques ordinaires et par les conventions spéciales. Il y aurait dans ce cas cumul d'assurances qui mettrait en cause le principe indemnitaire et aboutirait à l'enrichissement sans cause de l'assuré<sup>2</sup>.

La perte sans nouvelles peut donc faire l'objet de coassurance. Si elle est garantie par un premier assureur, le deuxième assureur doit s'abstenir de toute seconde couverture.

Une révision des clauses relatives à la perte sans nouvelles dans les polices contre les risques ordinaires et dans les conventions spéciales en cours, de même qu'une reprise de l'article 359<sup>3</sup> de l'ancien Code du commerce dans le Code des assurances sont donc souhaitées.

## **Conclusion de la seconde partie**

Pour maintenir un bon équilibre dans les relations contractuelles entre assuré et assureur, il convient de prévoir une clause pour le concours de causes en tenant compte de chaque risque dans la survenance des sinistres.

Les polices règlent la question de la perte sans nouvelles mais il faut réadapter la solution conformément à la vraie nature de ce risque et à la loi en tenant compte du principe du non cumul d'assurances.

---

<sup>1</sup> Art. L.172-8 du Code des assurances.

<sup>2</sup> Voir note sous l'art. L.172-8 préc.

<sup>3</sup> Art. L.172-8 du Code des assurances préc.

## Conclusion générale

Les risques de guerre et assimilés et les risques de mer sont les deux grandes catégories de risques qui menacent la navigation maritime. Il n'est pas nécessaire de dresser dans les polices d'assurance comme l'a suggéré à une époque une partie de la doctrine, une liste de tous les risques de guerre. Le problème n'est là. L'énumération serait d'ailleurs source de conflits et aboutirait à laisser bon nombre de risques non assurés.

Les difficultés liées au concours de causes seraient dues au fait que les assureurs ainsi que les tribunaux ont toujours tendance à imputer à chaque sinistre une cause unique, parfois au mépris de la réalité.

Une définition du concours de causes en tant que risque mixte s'avère nécessaire. Elle conduira à l'encadrer dans une clause spécifique qui sera discutée et négociée par les assureurs des risques ordinaires et ceux des risques de guerre et assimilés, appelés donc à collaborer sur ce point.

La même perspective doit être envisagée pour la perte sans nouvelles. Celle-ci ne pouvant être à la fois risque de mer et risque de guerre, elle apparaît beaucoup plus comme un risque autonome dont il conviendra de donner une définition et de proposer une condition d'assurance en tenant compte du principe de non cumul d'assurances.

Enfin, le droit des assurances évolue très peu à cause de son caractère conventionnel qui oriente les parties le plus souvent vers un règlement amiable plutôt que vers le contentieux. Il est souhaitable que les parties choisissent de temps en temps la voie contentieuse sur des difficultés comme celles qui viennent d'être analysées dans ce mémoire afin de provoquer des solutions pour faire évoluer la matière.

Nous espérons que les esquisses de solutions que nous avons tenté de proposer retiendront l'attention des experts, tribunaux, assureurs et assurés pour orienter de plus grandes réflexions.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Traité**

- René RODIERE, *Traité général de droit maritime, assurances et ventes maritimes, œuvre collective*, Dalloz, Paris, 1983, 616 p.
- Robert de SMET, *Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritimes*,
  - tome II : *Droit Anglais, Droit allemand, Droit argentin, Droit brésilien*, Paris, 1959, 560 p.
  - tome III : *Droit danois, Droit grec, Droit japonais, Droit norvégien, Droit soviétique, Droit espagnol, Droit italien, Droit néerlandais, Droit portugais, Droit suédois*, Paris, 1960, 713 p.
- August-Raynald WERNER, *Traité de Droit Maritime Général, Eléments et Système, Définitions, Problèmes, Principes*, Librairie Droz, Genève, 1964, 502 p.

### **Ouvrages**

- Howard BENNETT, *The law of marine insurance*, Oxford University Press, 1996, 546 p.
- Patrick CHAUMETTE, *Droits Maritimes*, œuvre collective sous la direction de Jean-Pierre BEURIER, 3<sup>e</sup> éd., Dalloz, Paris, 2014, 1793 p.
- Marie-Béatrix CRESCENZO-d'AURIAC, *Les risques catastrophiques, Evénements naturels, politiques et technologiques*, l'Argus, Paris, 1988, 377 p.
- Emmanuel du PONTAVICE, *Droit maritime*, œuvre collective, Dalloz, 12<sup>e</sup> éd., 1997, 612 p.
- Susan HODGES, *Law of marine insurance*, Biddles Ltd, London, 1996, 647 p.
- Geoffrey HUDSON, *The Institute clauses*, (ouvrage collectif), 2<sup>nd</sup> edition, LLP, London New York Hamburg Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd, 1995, 260 p.
- Pierre LUREAU, *l'Assurance des risques maritimes de guerre et les polices Françaises*, LGDJ, 1<sup>ère</sup> éd., Paris, 1941, 175 p.
- Jean-Patrick MARCQ, *Risques et assurances transport*, L'Argus, Paris, Décembre 2002, 557 p.
- Robert MERKIN, *Annotated Marine Insurance Legislation*, LLP, London Hong Kong, 1997, 280 p.
- Arnaud MONTAS, *Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd. Vuibert, Paris, 2015, 282 p.
- Georges RIPERT, *Droit Maritime*, T.II, éd. Rousseau & Cie, Paris 1914, 1113 p.
- Joseph-A. ROGRON, *Le Code de commerce expliqué par ses motifs et par des exemples*, éd. H.Tarliier, Bruxelles 1827, 236 p., ouvrage numérique consultable sur <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5652777d> (page consultée le 15 mars 2016).

## Thèse

- Marcel MARCERON, *Essai de distinction entre risques ordinaires de navigation et risques de guerre en matière d'assurance maritime*, Thèse, Paris 1922, 146 p.

## Mémoires

- Vincent COUSQUER, *Les risques de guerre d'assurance sur corps des navires de pêche, étude à partir d'un cas de contentieux dans la communauté européenne*, mémoire (dir. Y.TASSEL), Université de Nantes, juin 1996, 88 p.
- Gaël PINSON, *Assurances maritimes et risques de guerre, évolution et perspectives*, mémoire (dir. F. CHAPUISAT et N. CANDEILLE), Université de Paris II, décembre 2004, 45 p.

## Articles

- Yves BREILLAT, *Incertitude et causalité*, Cinquième restitution publique de la Cour de cassation : *le traitement juridique et judiciaire de l'incertitude* ", Cycle Risques, assurances, responsabilités, 2004-2005, Groupe de travail sur "Incertitude et causalité", disponible sur le site : [www.courdecassation.fr/IMG/File/intervention\\_mme\\_lecuyer.pdf](http://www.courdecassation.fr/IMG/File/intervention_mme_lecuyer.pdf), (consulté le 11 juin 2016).
- Rhys CLIFT, *La Réforme du droit des contrats d'assurance : une tâche de Sisyphe?*, article collectif, DMF, 2013, p. 389 et s.
- Pierre EMO, *A propos de la fortune de mer*, D. M. F 1956, 575.
- Pierre-Yves Gautier, *Les « faits de guerre » exclusifs de garantie, ou le lien de causalité introuvable*, RTD Civ. 1993, p.157.
- Patrice GRENIER, «*La réforme anglaise de l'assurance, quelles conséquences pour la marché français ?*», article collectif, Collection Guide-Annuaire Décideurs 2015-2016, Rubrique « Paroles d'Experts », p.80
- Pierre MARTIN, *assurance et guerre en France, (1870-1945)*, disponible sur le site : [www.ffsa.fr/webffsa/risques.nsf/html/Risques\\_59\\_0026.htm](http://www.ffsa.fr/webffsa/risques.nsf/html/Risques_59_0026.htm) (page consultée le 11 mars 2016).
- LUC MURRACIOLE, *Jurisprudence concernant de le droit de la guerre, année 1954-1955-1956*, AFDI, 1957, Volume III, p. 723-772.
- David RUZIE, *Jurisprudence comparée sur la notion d'état de guerre*, AFDI, volume 5, 1959. P. 396-410.
- Franck TURGNE, *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* : DMF, 2008, p. 981 à 990.

## **Réglementation**

- Droit international
  - Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.
  - Convention de la Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.
- Droit de l'Union
  - Directive n°2005/68/CE, JO de l'UE du 09/12/2005.
- Droit national
  - Code civil
  - Code de commerce de 1807
  - Code des assurances
  - Code des transports
  - Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 sur les Assurances maritimes, JORF du 4 juillet 1967 page 6648.

## **Documentation professionnelle**

- *Actualité en matière de transports de marchandises*, AMRAE, Cahiers Techniques 2010, Paroles d'experts, p.98, consultable sur le site : [www.wk-transport-logistique.fr/.../CAHIER%20TECHNIQUE%20TRANSPORT%20](http://www.wk-transport-logistique.fr/.../CAHIER%20TECHNIQUE%20TRANSPORT%20) (page consultée le 11 mai 2016).
- *L'entreprise française face aux risques de guerre*, JMM n°3823, 26 mars 1993, P. 720 à 722.

## **Site internet**

- Cour de cassation : <https://www.courdecassation.fr/>
- Dalloz : <http://www.dalloz.fr/>
- Fédération Française des sociétés d'Assurance: <http://www.ffsa.fr/>
- Fortunes de mer : <http://www.fortunes-de-mer.com/>
- Gallica, bibliothèque numérique : <http://www.gallica.bnf.fr/>
- Légifrance : <http://legifrance.gouv.fr/>
- Wolters-Kluwer TL : <http://www.wk-transport-logistique.fr/>

## ANNEXES

1. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES DE MER CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE PIRATERIE, DE TERRORISME ET RISQUES ASSIMILES DU 01/01/2012.
2. GARANTIE WATERBORNE DU 01/10/ 2008.
3. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE : GARANTIE ETENDUE DU 01/10/08 MODIFIEES LE 01/07/2009.
4. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES, TOUS RISQUES A L'EXCLUSION DES NAVIRES DE PECHE, DE PLAISANCE ET DES NAVIRES EN CONSTRUCTION DU 01/01/2012.
5. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS, GARANTIE "TOUS RISQUES" DU 01/07/2009.
6. INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES HULLS – TIME DU 01/11/1995
7. INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) DU 01/01/2009

**1. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES DE MER CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE PIRATERIE, DE TERRORISME ET RISQUES ASSIMILES DU 1<sup>er</sup> JANVIER 2012**

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes.  
Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

# **CONVENTIONS SPÉCIALES POUR L'ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES DE MER CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE PIRATERIE, DE TERRORISME ET RISQUES ASSIMILÉS**

(1<sup>er</sup> janvier 2012)

SPECIMEN

# SOMMAIRE

SECTION I – ÉTENDUE DE LA GARANTIE	
1	Risques couverts ..... 1
1.1	Garantie des pertes matérielles, des dommages et de la dépossession ..... 1
1.2	Recours de tiers pour abordage ou heurt ..... 2
1.3	Assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposées et frais de procédure ..... 2
2	Risques exclus ..... 2
3	Limitation des engagements des assureurs ..... 2
SECTION II – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	
4	Délaissement ..... 3
5	Cause du sinistre ..... 3
6	Limites de navigation ..... 3
7	Zones à risques aggravés – obligations de l'assuré ..... 3
8	Modification des zones à risques aggravés ..... 4
9	Résiliation ..... 4
10	Cessation automatique de l'assurance ..... 4

Les présentes Conventions sont régies par les dispositions qui suivent, ainsi que par celles de la Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1<sup>er</sup> janvier 2012 (ci-après dénommée « Police Corps ») (à l'exception de ses articles 1.1 – 1.2.3 – 1.3.2 – 1.4.2 – 1.4.4 – 1.4.5 et – 1.4.6) et par les Conditions Particulières du contrat d'assurance relatif aux risques de guerre.

## SECTION I – ÉTENDUE DE LA GARANTIE

### Article 1 – Risques couverts

Conformément à leurs dispositions et exclusions, les présentes Conventions ont pour objet de garantir le navire assuré (tel que défini dans la « Police Corps ») contre les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de :

- a) Guerre civile ou étrangère, révolution, rébellion, insurrection, hostilités, représailles et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre ;
- b) Torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non ;
- c) Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- d) Confiscation ou expropriation par tous gouvernements ou autres autorités ;
- e) Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- f) Piraterie ;
- g) Actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- h) Actes de sabotage ou terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

#### 1.1 Garantie des pertes matérielles, des dommages et de la dépossession

Conformément aux termes, conditions et exclusions des présentes Conventions, sont garantis les dommages ci-après lorsqu'ils résultent des risques énumérés ci-dessus :

- 1.1.1 Pertes matérielles ou dommages au navire assuré (tel que décrit aux paragraphes A, B et C de l'article 1.1.1 de la « Police Corps »), même en cas de sabordage, de destruction, d'incendie ou de détérioration volontaires ordonnés par :

Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer  
contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés 1

- les autorités de l'État où se trouve le siège social de l'assuré ou celles de l'État où le propriétaire du navire est enregistré, ou ;
- les autorités de l'État du pavillon du navire ou celles de l'État de immatriculation du navire, ou ;
- les autorités de tout autre État pour prévenir ou atténuer soit un risque de pollution, soit un dommage à l'environnement ou encore tout autre dommage à ses eaux territoriales.

1.1.2 La perte d'usage ou la dépossession du navire assuré résultant de son impossibilité de sortir d'un port, d'un canal, d'un fleuve ou autres eaux où la navigation est restreinte pour rejoindre la haute mer, même si le navire n'a subi ni perte matérielle, ni dommage. Cette perte d'usage ou cette dépossession autorise l'assuré à opter pour le délaissement du navire assuré conformément à l'article 4 ci-dessous.

Au titre des garanties du présent article 1.1, le montant de l'indemnité à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire assuré.

### 1.2 Recours de tiers pour abordage ou heurt

Conformément aux termes, conditions et exclusions des présentes Conventions, sont garantis les recours de tiers exercés contre le navire assuré résultant de l'un des risques énumérés à l'article 1.1 ci-dessus dans les cas suivants :

- a) abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, ou pour heurt du navire assuré contre tout objet ou structure fixe ou flottant,
- b) dommages occasionnés par ses aussières, ancres, chaînes ou par ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire assuré ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service.

Au titre des garanties du présent article 1.2, le montant de l'indemnité à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire assuré.

### 1.3 Assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposées et frais de procédure

Sont garantis conformément aux termes, conditions et exclusions des présentes Conventions les frais suivants dès lors que ceux-ci résultent de l'un des risques énumérés à l'article 1 ci-dessus :

- a) La contribution du navire assuré aux avaries communes ;
- b) Les indemnités et frais d'assistance dus par le navire assuré ;
- c) Les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire assuré de pertes ou dommages résultant d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ;
- d) Les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur dans les cas a), b), c) ci-dessus à la suite d'un recours de tiers garanti.

Au titre des garanties du présent article 1.3, le montant de l'indemnité incluant les frais de procédure et de justice à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire assuré.

## Article 2 – Risques exclus

Outre les exclusions énumérées aux articles 1.2.1 et 1.2.2 de la « Police Corps » et sans préjudice des dispositions de l'article 1.1.1 ci-dessus, sont exclus des présentes Conventions les pertes, dommages, recours de tiers ou dépenses résultant de :

- a) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions, confiscations ou expropriations ordonnées par :
  - les autorités de l'État où se trouve le siège social de l'assuré ou celles de l'État où le propriétaire du navire est enregistré ;
  - les autorités de l'État du pavillon du navire ou celles de l'État d'immatriculation du navire ;
- b) déclenchement de guerre (déclarée ou non) entre les pays suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine, Royaume-Uni.

**2** Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés

### Article 3 – Limitation des engagements des assureurs

Aux termes des présentes Conventions, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1, l'engagement des assureurs est limité par événement à un montant égal à trois fois la valeur agréée du navire.

## SECTION II – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 4 – Délaissement

Outre les droits à délaissement prévus à l'article 4.1.6 de la « Police Corps », l'assuré peut opter pour le délaissement du navire assuré dans les situations de perte d'usage, ou de dépossession prévues à l'article 1.1.2 ci-dessus, y compris si la perte d'usage, ou la dépossession résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, confiscations, expropriations ou piraterie.

Les assureurs auxquels le navire assuré est délaissé ont toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois suivant l'événement qui y donne lieu.

A l'expiration d'un délai de neuf mois commençant à courir à partir de la date de cette notification, l'assuré a droit au règlement en perte totale à moins que le navire assuré n'ait été remis, entre temps, à sa disposition ou à celle de ses représentants ou ayants droit.

### Article 5 – Cause du sinistre

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre, garanti par les présentes Conventions, ou un risque garanti par la « Police Corps » ce sinistre est réputé résulter d'un risque garanti par la « Police Corps ».

### Article 6 – Limites de navigation

Les présentes Conventions couvrent le navire assuré dans les limites géographiques précisées dans les Conditions Particulières.

Le navire assuré ne doit pas pénétrer, naviguer, mouiller, séjourner ou être situé dans les zones à risques aggravés, spécifiées dans les Conditions Particulières, qui sont applicables à compter de la prise d'effet du contrat.

Afin de pouvoir bénéficier de la garantie dans ces zones, l'assuré doit se conformer aux dispositions de l'article 7 ci-dessous.

### Article 7 – Zones à risques aggravés – Obligations de l'assuré

**7.1** Pour pouvoir bénéficier du maintien de la présente garantie dans une zone à risques aggravés telle que définie à l'article 6, l'assuré doit :

- informer les assureurs avant que le navire assuré n'entre dans une zone à risques aggravés et
- accepter les termes et conditions modifiés, y compris toute surprime éventuelle demandée par l'assureur.

**7.2** Les assureurs ne sont pas garants des pertes, dommages, recours de tiers ou dépenses résultant d'un événement survenu alors que l'assuré n'a pas respecté les dispositions de l'article 6 et que les assureurs n'ont pas reçu l'information préalable.

**7.3** Nonobstant l'article 7.2, l'assuré est couvert par les présentes Conventions dès lors qu'il peut établir sa bonne foi. En particulier si l'assuré avait à chaque fois, par le passé, rempli ses obligations conformément à l'article 7.1, l'absence d'une seule notification ne remet pas en cause la garantie. Toutefois, dans ce cas, l'assuré reste tenu de notifier l'entrée dans la zone de risques aggravés dès qu'il en a connaissance.

### **Article 8 – Modification des zones à risques aggravés**

La liste des zones à risques aggravés est jointe au contrat d'assurance au moment de sa souscription.

Tout ajout, suppression, restriction ou modification apporté à cette liste en cours de contrat est effectué selon la procédure suivante :

**8.1** Les assureurs apériteurs adressent à l'assuré ou à son courtier la liste révisée des zones à risques aggravés, ainsi que l'avis de résiliation conformément aux dispositions de l'article 9 ci-dessous.

**8.2** L'assuré informe les assureurs de sa décision d'accepter ou non les modifications de la liste des zones à risques aggravés avant l'expiration du délai de résiliation.

**8.3** Si l'assuré refuse les modifications, la présente garantie cesse ses effets à l'expiration du délai de résiliation.

**8.4** En l'absence de réponse formelle de la part de l'assuré, la police reprend automatiquement ses effets à l'expiration du délai de résiliation, incorporant les modifications apportées à la liste des zones à risques aggravés.

**8.5** A compter de la date de remise en vigueur automatique, les dispositions de l'article 7 ci-dessus s'appliquent à toutes les zones mentionnées dans la liste modifiée des zones à risques aggravés.

**8.6** Si au moment de la réception de l'information prévue à l'article 8.1, le navire assuré est dans l'une des zones nouvellement ajoutées à la liste des zones à risques aggravés, l'assuré devra se conformer aux dispositions de l'article 7.1 avant l'expiration du délai de résiliation s'il souhaite que la garantie reste en vigueur.

### **Article 9 – Résiliation**

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions, à tout moment, au moyen d'un avis de résiliation.

La résiliation est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception ou par message électronique. Elle prend effet à 00.00 GMT, sept jours à compter de la date d'envoi de cet avis par l'assureur ou par l'assuré.

Si la notification est faite par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances, le délai de sept jours est augmenté de trois jours ouvrables afin de permettre la transmission de l'avis à/aux assuré(s), au(x) créancier(s) hypothécaire(s) et à tout autre tiers envers lequel le courtier aurait l'obligation de transmettre cet avis.

Sous réserve d'un accord avec l'assuré, les assureurs s'engagent, toutefois, à remettre en vigueur la présente assurance avant l'expiration du délai de résiliation et sur la base des nouveaux taux de prime et/ou des nouvelles conditions qui ont été négociées.

Lorsque le navire assuré se trouve en mer au moment où la résiliation doit produire ses effets, il demeure garanti, moyennant le paiement d'une surprime à fixer, jusqu'à ce qu'il gagne le port approprié le plus proche.

Les dispositions particulières convenues avec l'assuré au moment de la souscription initiale, notamment celles concernant les zones à risques aggravés acceptées sur la base de l'ancienne liste, resteront applicables à l'expiration de l'avis de résiliation, sauf pour les zones nouvellement ajoutées à la version modifiée de la liste.

Lorsque la police est résiliée, l'assuré bénéficie d'une ristourne de prime au prorata de la durée des risques non courus.

**4** Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés

### **Article 10 – Cessation automatique de l'assurance**

Qu'un avis de résiliation ait été émis ou non, la présente garantie CESSER AUTOMATIQUEMENT :

- dès le déclenchement d'une guerre (déclarée ou non) entre les pays suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine, Royaume-Uni ;
- lorsque le navire est réquisitionné, à titre conservatoire ou pour son utilisation.

Lorsque les effets de la garantie cessent automatiquement, l'assuré bénéficie d'une ristourne proportionnelle de prime.

---

SPECIMEN

SPECIMEN

P-02-011

## 2. GARANTIE WATERBORNE DU 1<sup>er</sup> OCTOBRE 2008

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

### CONVENTIONS SPECIALES

POUR L'ASSURANCE DES FACULTÉS (MARCHANDISES)  
TRANSPORTÉES PAR VOIE MARITIME  
CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE

### GARANTIE WATERBORNE

du 1<sup>er</sup> octobre 2008

---

#### ARTICLE PREMIER - Dispositions générales

Les présentes Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur l'une des Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires.

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance « Risques Ordinaires » à laquelle les présentes Conventions Spéciales sont attachées en tant qu'elles n'y sont pas contraires.

#### ARTICLE 2 - Risques couverts

1°) Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les facultés assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant de :

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lockout et autres faits analogues ;
- d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- e) armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;
- f) sabordage ou destruction ordonnés par les autorités françaises à la suite de l'un des événements énumérés ci-dessus.

2°) Sont également garantis les dommages et pertes matériels subis par les facultés assurées à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main d'œuvre ou à un défaut d'entretien, ainsi que la détérioration naturelle, par suite de retard, des facultés assurées, **lorsque ces préjudices résultent de l'un des événements énoncés aux alinéas a), b), c), d) et e) du paragraphe 1°) du présent article.**

3°) La dépossession ou l'indisponibilité ouvrant droit à délaissement est garantie si elle résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes ou détentions ordonnés par tous gouvernements ou autorités quelconques.

4°) Les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après sont garantis à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, **lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés ci-dessus** :

- a) les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- b) les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police ou tout autre lieu de destination à convenir avec les assureurs, dans la limite de six mois à compter de l'interruption ou de la rupture du voyage à moins que leur réexpédition ait commencé avant l'expiration de ladite période de six mois. Les frais incombant aux assureurs du chef du présent alinéa ne pourront jamais dépasser ni le coût du fret maritime relatif au voyage assuré ni 25 % de la valeur assurée. Ils restent dus, dans ces limites, alors même que les assureurs seraient tenus de payer, du fait de ces frais, une somme supérieure à la valeur assurée.
- c) les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries ;
- d) la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, les assureurs acceptant en outre de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

Dans tous les cas donnant lieu à indemnisation des assureurs, le règlement est effectué sans franchise.

### **ARTICLE 3 - Présomption**

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.

### **ARTICLE 4 - Risques exclus**

**Outre les exclusions énoncées aux Conditions Générales et Particulières de la police, sont exclus de la garantie :**

- 1°) **la dépossession ou l'indisponibilité résultant de :**
  - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, ou leurs conséquences, ordonnés par les autorités d'un Etat membre de l'Union Européenne ou de la Suisse, du Liechtenstein, de l'Islande ou de la Norvège ;
  - saisie ou détention par une autorité de droit ou de fait, consécutive à une opération frauduleuse.
- 2°) **les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités :**
  - survenus pendant la durée de la dépossession ou de l'indisponibilité prévue au paragraphe 1°) ci-dessus ;
  - subis par les facultés qui appartiennent lors du sinistre à un ennemi de la France.

### **ARTICLE 5 - Facultés exclues**

**Outre les exclusions énoncées aux Conditions Générales et Particulières de la police, sont exclus de la garantie les munitions et le matériel de guerre, sauf convention contraire et prime spéciale.**

### **ARTICLE 6 - Durée de la garantie**

**La garantie des assureurs commence lorsque les facultés quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges.**

Elle cesse lors de leur mise à terre au port final de déchargement. Sauf stipulation contraire, elle ne peut se prolonger, même à bord du navire de mer ou sur allèges, au-delà d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le navire aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement.

**Si le transporteur maritime termine le voyage dans un port ou lieu autre que celui qui est prévu, ce port ou lieu est réputé port final de déchargement et la garantie prend fin comme il est précisé à l'alinéa précédent. Toutefois si, dans le délai de deux mois, les facultés sont réexpédiées, l'assurance reprend ses effets lors du chargement sur un navire de mer, à de nouvelles conditions d'assurance à convenir préalablement à ce chargement entre l'assureur et l'assuré.**

**En cas de transbordement sur un autre navire de mer**, la garantie des assureurs cesse, sauf stipulation contraire, à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le premier navire, étant arrivé au port de transbordement, y aura mouillé ou s'y sera amarré. Elle ne reprend que lorsque les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer sur lequel s'effectue le transbordement. Pendant le délai précité de quinze jours, les facultés assurées demeurent garanties tant à bord du premier navire que sur allèges ou à terre.

L'expression « navire de mer », employée dans les alinéas précédents, s'entend du navire qui transporte les facultés assurées d'un port ou lieu à un autre port ou lieu lorsque le voyage comporte un trajet maritime effectué par ce navire.

**Pour les envois par la poste et pour les colis postaux**, la garantie des assureurs, par dérogation à ce qui est dit ci-dessus, commence lors de la remise de l'envoi à la poste ou au transporteur et cesse lors de la remise matérielle de l'envoi par la poste ou par le transporteur au destinataire, à ses ayants droit ou à leurs représentants, sans qu'elle puisse se prolonger au-delà de quinze jours après la mise de l'envoi à leur disposition.

#### **ARTICLE 7 - Prise d'effet de la garantie et prime**

Sauf stipulations spéciales, le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer dans les sept jours de cette souscription. Après ce délai, de nouvelles conditions du contrat d'assurance devront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

Toutes escales sur route sont couvertes sans surprime. Tous transbordements et déviations sont couverts moyennant surprimes.

#### **ARTICLE 8 - Dispositions spéciales aux polices d'abonnement**

Les polices d'abonnement sont régies par les dispositions qui suivent ainsi que par les « Dispositions spéciales aux polices d'abonnement » des Polices Françaises d'Assurance sur Facultés auxquelles les présentes Conventions Spéciales sont attachées et en tant que ces Dispositions Spéciales n'y sont pas contraires.

##### **1°) Présomption de connaissance d'un événement concernant les facultés assurées**

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant le commencement des risques, la nouvelle d'un des événements visés au paragraphe 1°) de l'article 2 était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu d'émission des aliments déclarés tant pour le compte de l'assuré que pour le compte de tiers ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

##### **2°) Primes**

Conformément aux dispositions des Conditions Particulières du contrat d'assurance, le taux de prime est celui applicable à la date de la déclaration d'aliment si celle-ci est émise antérieurement ou au moment de l'expédition des facultés assurées.

Sauf stipulations spéciales, ce taux reste valable sept jours si les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer dans ce délai.

Lorsque la déclaration d'aliment est émise postérieurement à la date de l'expédition des facultés assurées ou si celles-ci sont mises à bord du navire de mer après le délai ci-dessus, de nouvelles conditions d'assurance devront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

##### **3°) Résiliation**

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales à tout moment. La résiliation devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle prendra effet au plus tôt quarante huit heures après la date de réception de la lettre de résiliation.

Dans tous les cas où cette lettre ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours après celui de son envoi (dimanches et jours fériés compris), la résiliation deviendra effective à partir de ce cinquième jour à minuit.

**La résiliation ne s'applique pas :**

- a) aux facultés pour lesquelles la garantie résultant des présentes Conventions Spéciales a pris effet avant l'expiration du délai ci-dessus ;**
  - b) aux facultés mises à bord après expiration de ce délai si l'assuré n'a pas été en mesure d'empêcher cette mise à bord ;**
  - c) aux facultés faisant l'objet d'une expédition déterminée si l'assuré a remis à un tiers porteur de bonne foi, avant l'expiration de ce délai, un document signé des assureurs et portant délégation d'assurance expressément pour cette expédition.**
- 

**SPECIMEN**

**3. CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES  
TRANSPORTÉES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE  
GRÈVE : GARANTIE ETENDUE DU 1<sup>er</sup> OCTOBRE 2008 MODIFIEES LE 1<sup>er</sup> JUILLET  
2009**

# CONVENTIONS SPECIALES

## POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE

### GARANTIE ETENDUE

du 1<sup>er</sup> octobre 2008  
modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009

---

#### ARTICLE PREMIER - Dispositions générales

Les présentes Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires.

Elles s'appliquent aux voyages effectués par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne ainsi qu'aux voyages combinant ces modes.

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance "Risques Ordinaires" à laquelle les présentes Conventions Spéciales sont attachées et en tant que ces Conditions Générales ou Particulières n'y sont pas contraires.

#### ARTICLE 2 - Risques couverts

1°) Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant de :

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lockout et autres faits analogues ;
- d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- e) armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;
- f) sabordage ou destruction ordonnés par les autorités françaises à la suite de l'un des événements énumérés ci-dessus.

2°) La dépossession ou l'indisponibilité ouvrant droit à délaissement est garantie si elle résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes ou détentions ordonnés par tous gouvernements ou autorités quelconques.

3°) Les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après sont garantis à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, **lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés ci-dessus** :

- a) les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- b) les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries ;
- c) la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, les assureurs acceptant en outre de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

4°) Sont également garantis à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, **lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés aux alinéas a), b), d), e) et f) du paragraphe 1°) du présent article**, les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police ou tout autre lieu de destination à convenir avec les assureurs, dans la limite de six mois à compter de l'interruption ou de la rupture du voyage à moins que leur réexpédition ait commencé avant l'expiration de ladite période de six mois. Les frais incombant aux assureurs du chef du présent alinéa ne pourront jamais dépasser ni le coût du fret relatif au voyage assuré ni 25 % de la valeur assurée. Ils restent dus, dans ces limites, alors même que les assureurs seraient tenus de payer, du fait de ces frais, une somme supérieure à la valeur assurée.

Dans tous les cas donnant lieu à indemnisation des assureurs, le règlement est effectué sans franchise.

#### **ARTICLE 3 - Risques exclus**

**Outre les exclusions énoncées aux Conditions Générales et Particulières de la police, sont exclus de la garantie :**

**1°) la dépossession ou l'indisponibilité résultant de :**

- captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, ou leurs conséquences, ordonnés par les autorités d'un Etat membre de l'Union Européenne ou de la Suisse, du Liechtenstein, de l'Islande ou de la Norvège ;
- saisie ou détention par une autorité de droit ou de fait, consécutive à une opération frauduleuse.

**2°) les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités :**

- survenus pendant la durée de la dépossession ou de l'indisponibilité prévue au paragraphe 1°) ci-dessus ;
- subis par les marchandises qui appartiennent lors du sinistre à un ennemi de la France ;
- subis par les marchandises assurées à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main-d'œuvre ou à un défaut d'entretien ; toutefois, ces dommages sont garantis lorsqu'ils surviennent à bord du navire ou sur allèges.

**3°) la détérioration des marchandises assurées par suite de retard. Toutefois, la détérioration naturelle des marchandises assurées par suite de retard est garantie lorsqu'elle survient à bord du navire ou sur allèges.**

#### **ARTICLE 4 - Marchandises exclues**

**Outre les exclusions énoncées aux Conditions Générales et Particulières de la police, sont exclus de la garantie les munitions et le matériel de guerre, sauf convention contraire et prime spéciale.**

#### **ARTICLE 5 - Durée de la garantie**

**La durée de la garantie est régie par les Conditions Générales des Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne.**

#### **ARTICLE 6 - Prise d'effet de la garantie et prime**

Le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si la garantie prend effet dans les sept jours de cette souscription. Après ce délai, de nouvelles conditions du contrat d'assurance devront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

#### **ARTICLE 7 - Prolongation de la durée de la garantie**

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions du 1er alinéa de l'article 5, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

#### **ARTICLE 8 - Dispositions spéciales aux polices d'abonnement**

Les polices d'abonnement sont régies par les dispositions particulières qui suivent ainsi que par les "Dispositions spéciales aux polices d'abonnement" des Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voie maritime, terrestre, fluviale ou aérienne auxquelles les présentes Conventions Spéciales sont attachées et en tant que ces Dispositions spéciales n'y sont pas contraires.

##### **1°) Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assurées**

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant le commencement des risques, la nouvelle d'un des événements visés au paragraphe 1°) de l'article 2 était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu d'émission des aliments déclarés tant pour le compte de l'assuré que pour le compte de tiers ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

##### **2°) Primes**

Conformément aux dispositions des Conditions Particulières du contrat d'assurance, le taux de prime est celui applicable à la date de la déclaration d'aliment si celle-ci est antérieure à la prise d'effet de la garantie. Ce taux reste valable si la garantie prend effet dans les sept jours de cette déclaration. Dans tous les autres cas, de nouvelles conditions d'assurance devront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

##### **3°) Déclarations**

Lorsque les marchandises assurées transitent dans une zone géographique ou un pays faisant l'objet d'une cotation cas par cas conformément aux Conditions Particulières du contrat d'assurance, la garantie demeure acquise, à condition que l'assuré en fasse la déclaration aux assureurs dès qu'il en a connaissance et qu'il s'engage à payer la prime correspondante.

##### **4°) Résiliation**

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales à tout moment. La résiliation devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle prendra effet au plus tôt quarante huit heures après la date de réception de la lettre de résiliation.

Dans tous les cas où cette lettre ne serait pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours après celui de son envoi (dimanches et jours fériés compris), la résiliation deviendra effective à partir de ce cinquième jour à minuit.

La résiliation ne s'applique pas :

- a) aux marchandises pour lesquelles la garantie résultant des présentes Conventions Spéciales a pris effet avant l'expiration du délai ci-dessus ;
- b) aux marchandises chargées sur le moyen de transport après expiration de ce délai si l'assuré n'a pas été en mesure d'empêcher ce chargement ;
- c) aux marchandises faisant l'objet d'une expédition déterminée si l'assuré a remis à un tiers porteur de bonne foi, avant l'expiration de ce délai, un document signé des assureurs et portant délégation d'assurance expressément pour cette expédition.

Les présentes Conventions Spéciales sont résiliées de plein droit dès que prend fin le contrat garantissant les risques ordinaires.

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

**SPECIMEN**

M-13-014

**4. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES,  
TOUS RISQUES A L'EXCLUSION DES NAVIRES DE PÊCHE, DE PLAISANCE ET DES  
NAVIRES EN CONSTRUCTION DU 1<sup>er</sup> janvier 2012**

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes.  
Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

**POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME  
SUR CORPS DE TOUS NAVIRES  
TOUS RISQUES**

**à l'exclusion des navires de pêche,  
de plaisance et des navires en construction**

(1<sup>er</sup> janvier 2012)

# SOMMAIRE

SECTION I – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE	
1.1	<b>Risques couverts</b> ..... 2
1.1.1	Garantie des pertes et dommages ..... 2
1.1.2	Recours de tiers pour abordage ou heurt ..... 2
1.1.3	Assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposées et frais de procédure ..... 2
1.2	<b>Risques exclus</b> ..... 3
1.2.1	Exclusions générales ..... 3
1.2.2	Exclusion de la contamination radioactive, des armes chimiques, biologiques ou électromagnétiques ..... 4
1.2.3	Exclusion des risques de guerre ..... 4
1.3	<b>Limitation des engagements des assureurs</b> ..... 4
1.3.1	Définition de la valeur agréée ..... 4
1.3.2	Limitation totale des engagements des assureurs ..... 5
1.4	<b>Temps et lieux de l'assurance</b> ..... 5
1.4.1	Période d'assurance ..... 5
1.4.2	Prolongation de l'assurance ..... 5
1.4.3	Navigation et séjour ..... 5
1.4.4	Remorquage, assistance et transbordement ..... 5
1.4.5	Chômage ..... 5
1.4.6	Navigations spéciales ..... 5
SECTION II – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	
2.1	<b>Obligations de l'assuré</b> ..... 7
2.1.1	Classification du navire ..... 7
2.1.2	Certification ISM ..... 7
2.1.3	Certification ISPS ..... 7
2.1.4	Sanctions ..... 8
2.2	<b>Déclarations à la charge de l'assuré</b> ..... 8
2.2.1	Déclarations lors de la conclusion du contrat d'assurance ..... 8
2.2.2	Déclarations en cas d'aggravation de risque en cours de contrat ..... 8
2.3	<b>Primes</b> ..... 9
2.3.1	Modalités de paiement de la prime ..... 9
2.3.2	Sanctions en cas de défaut de paiement de la prime ..... 9
2.3.3	Compensation de la prime et indemnités en cas de sinistre ..... 9
2.4	<b>Préservation des droits à recours</b> ..... 10
2.5	<b>Mesures préventives</b> ..... 10
2.6	<b>Nullité, cessation ou résiliation du contrat d'assurance</b> ..... 10
2.7	<b>Assurance de plusieurs navires sur une même police</b> ..... 11
SECTION III – GESTION DES SINISTRES	
3.1	<b>Déclaration de sinistre</b> ..... 11
3.2	<b>Gestion des sinistres</b> ..... 11
3.3	<b>Mesures conservatoires</b> ..... 11
3.4	<b>Constataion des dommages et réparations</b> ..... 12
3.5	<b>Garanties financières</b> ..... 12
SECTION IV – DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE	
4.1	<b>Calcul de l'indemnité d'assurance</b> ..... 12
4.1.1	Modalités de règlement ..... 12
4.1.2	Base d'indemnisation ..... 12
4.1.3	Franchises ..... 12
4.1.4	Avaries particulières ..... 13
4.1.5	Dommages non réparés ..... 13
4.1.6	Délaissement ..... 14
4.1.7	Avaries communes ..... 14
4.1.8	Navire sur lest ..... 14
4.1.9	Recours de tiers ..... 14
4.1.10	Assistance ..... 14
4.1.11	Abordage ou assistance entre navires du même assuré ..... 15
4.2	<b>Paiement de l'indemnité</b> ..... 15
4.2.1	Paiement des pertes et avaries ..... 15
4.2.2	Règlement des sinistres donnant droit à délaissement ..... 15
4.2.3	Reconstitution des capitaux assurés ..... 15
SECTION V – LOI APPLICABLE ET DISPOSITIONS DE PROCÉDURE	
5.1	<b>Loi applicable</b> ..... 16
5.2	<b>Subrogation</b> ..... 16
5.3	<b>Prescription</b> ..... 16
5.4	<b>Clause de médiation</b> ..... 16
5.5	<b>Clause d'arbitrage</b> ..... 17

## SECTION I – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

### 1.1 Risques couverts

Le présent contrat d'assurance a pour objet la garantie des pertes et dommages matériels, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré, durant la période de couverture des risques, conformément aux dispositions et exclusions spécifiées ci-dessous.

#### 1.1.1 Garantie des pertes et dommages

Sont garantis, conformément aux dispositions et exclusions du présent contrat, tous les risques de pertes et dommages matériels subis par :

##### A/ Le navire assuré

Le navire assuré comprend le corps ainsi que les appareils de propulsion et les générateurs, les équipements, les instruments de navigation, les appareils, installations, accessoires et embarcations annexes.

Le navire assuré comprend également les approvisionnements et les soutes dont l'assuré est propriétaire dans la mesure où ils ne sont pas assurés séparément.

##### B/ Équipements en location

Aux termes du présent contrat, la garantie s'étend à toutes les pièces, équipements, instruments de navigation, appareils, installations, accessoires et embarcations annexes dont l'assuré n'est pas propriétaire, mais qui sont sous sa garde au titre d'un contrat de location.

##### C/ Retrait provisoire de pièces du navire

Les pièces qui ont été provisoirement retirées du navire demeurent garanties par le présent contrat pour une période ne pouvant excéder 60 jours à compter de leur retrait du navire, sauf déclaration préalable de l'assuré et sous réserve des termes, conditions et éventuelle surprime à agréer.

**Clause risques de pollution** — Conformément aux dispositions et exclusions du présent contrat, sont garantis les pertes et dommages subis par le navire assuré ou les équipements en location, même s'ils résultent de la décision d'un gouvernement ou de toute autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution ou un dommage à l'environnement trouvant son origine dans un événement garanti.

Au titre des garanties du présent article, le montant de l'indemnité à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire assuré.

#### 1.1.2 Recours de tiers pour abordage ou heurt

Sont garantis, conformément aux dispositions et exclusions du présent contrat, les recours de tiers exercés :

- a) Contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, ou pour heurt du navire assuré contre tout objet ou structure fixe ou flottant ;
- b) Contre le navire assuré en raison de dommages occasionnés par ses aussières, ancres, chaînes ou par ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire assuré ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service.

Au titre des garanties du présent article, le montant de l'indemnité à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire assuré.

#### 1.1.3 Assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposées et frais de procédure

Sont garantis, conformément aux dispositions et exclusions du présent contrat :

- a) La contribution du navire assuré aux avaries communes ;
- b) Les indemnités et frais d'assistance dus par le navire assuré ;
- c) Les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire assuré d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ;
- d) Les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur dans les cas a), b), c) ci-dessus ainsi qu'à la suite d'un recours de tiers garanti.

Au titre des garanties du présent article, le montant de l'indemnité incluant les frais de procédure et de justice à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire.

## 1.2 Risques exclus

### 1.2.1 Exclusions générales

#### A/ Sont exclus de la garantie les pertes, les dommages, les recours de tiers et les dépenses résultant de :

- 1°) Non respect par l'assuré, dès la prise d'effet du contrat et pendant toute la période de garantie, des obligations imposées par l'État du Pavillon du navire assuré relatives à la construction, la mise aux normes, l'état, l'aménagement, l'équipement, le fonctionnement de ce navire ainsi qu'au recrutement de ses équipages ;
- 2°) Faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de Direction à terre – auquel l'assuré a délégué tout pouvoir de décision dans la gestion du navire – commise soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ;
- 3°) Vice propre, vétusté ;
- 4°) Retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré et des équipements en location ainsi que de toute marchandise ou bien à bord du navire assuré ;
- 5°) Toute forme de saisie ou arrêt du navire assuré, caution ou autre garantie financière ;
- 6°) Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ;
- 7°) Confiscation, mise sous séquestre et réquisition.

#### B/ Sont exclus de la garantie les recours de tiers, les coûts et les dépenses :

- 1°) Relatifs aux pertes ou dommages, y compris les pertes d'exploitation et le retard, causés à tout autre navire, bateau de navigation intérieure, objet ou structure fixe ou flottant ou à tout autre bien, dus à un événement autre qu'un abordage ou un heurt avec le navire assuré.
- 2°) Consécutifs à la pollution ou à la contamination, ou à la menace de pollution ou de contamination, résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes émanant du navire assuré. Cette exclusion ne s'étend pas à la responsabilité du navire assuré pour des dommages par pollution ou contamination subis par un navire, une embarcation, ou par tout objet fixe ou flottant (ou leurs cargaisons), du fait de leur abordage ou heurt avec le navire assuré.

Est ainsi exclue de la garantie « l'indemnité spéciale » payable à l'assistant sous l'empire de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou en vertu de la clause SCOPIC ou de toute autre disposition de portée semblable.

Néanmoins, cette exclusion ne s'étend pas aux frais exposés pour l'assistance et le sauvetage du navire assuré lorsque les compétences et efforts du sauveteur dans la prévention ou la minimisation des dommages à l'environnement ont été pris en compte (en vertu de l'article 13 paragraphe 1 (b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance) ;

- 3°) Relatifs aux dommages à l'environnement ou à la faune et la flore ;
- 4°) Relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
- 5°) Relatifs aux engagements contractuels de l'assuré y compris les recours de l'équipage et des passagers ;
- 6°) Relatifs aux dommages corporels ou décès.

#### C/ Sont exclus de la garantie :

- 1°) Les dépenses de réparation ou de remplacement des pièces affectées de vice caché. Cette exclusion ne s'étend pas au coût de réparation des pertes ou dommages matériels au navire assuré résultant de ce vice caché ;

- 2°) Les dommages et pertes subis par le navire assuré du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré ;
- 3°) Les coûts, les dépenses ou toutes pertes commerciales résultant de l'activité ou de l'exploitation normale du navire assuré ;
- 4°) Les pertes financières incluant les pertes de recettes, de fret, d'affrètement ou location ainsi que les pertes résultant de l'immobilisation ou du retard du navire assuré ;
- 5°) Les pertes, coûts, dépenses ou retards résultant de quelque manière que ce soit de mesures sanitaires, de désinfection ou de quarantaine ;
- 6°) Les amendes, pénalités et dommages-intérêts punitifs.

### **1.2.2 Exclusion de la contamination radioactive, des armes chimiques, biologiques ou électromagnétiques.**

En aucun cas ce contrat ne couvre les pertes, dommages, recours des tiers, coûts ou dépenses directement ou indirectement causés par ou résultant de :

- rayonnements ionisants ou contamination radioactive provoqués par du combustible nucléaire ou des déchets radioactifs ou par la réaction nucléaire ;
- propriétés radioactives, toxiques, explosives, dangereuses ou contaminantes de toute installation nucléaire, réacteur, ou tout équipement ou composant nucléaire qui y sont rattachés ;
- toute arme ou tout engin utilisant la fission et/ou la fusion nucléaire ou toute autre réaction nucléaire analogue, ou l'énergie nucléaire, ou tout phénomène ou effet radioactif ;
- propriétés radioactives, toxiques, explosives, dangereuses ou contaminantes de toute matière radioactive. Cette dernière exclusion ne s'applique pas aux isotopes radioactifs, autres que les combustibles nucléaires, lorsqu'ils sont en cours de préparation, de transport ou de stockage, ou bien lorsqu'ils sont employés à des fins commerciales, agricoles, médicales, scientifiques, ou autres utilisations pacifiques ;
- toute arme ou tout dispositif chimique, biologique, biochimique ou électromagnétique utilisé lors de tout acte de guerre, guerre civile, révolution, rébellion, insurrection ou dissensions civiles en résultant, ou tout acte hostile par ou contre un pouvoir belligérant ou tout acte de terrorisme.

### **1.2.3 Exclusion des risques de guerre**

Sauf convention contraire, en aucun cas ce contrat ne couvre les pertes, dommages, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de :

- 1°) Guerre civile ou étrangère, révolution, rébellion, insurrection, hostilités, représailles et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre ;
- 2°) Torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non ;
- 3°) Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- 4°) Confiscation ou expropriation par tout gouvernement ou autre autorité ;
- 5°) Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-outs et autres faits analogues ;
- 6°) Piraterie ;
- 7°) Actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- 8°) Actes de sabotage ou terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

## **1.3 Limitation des engagements des assureurs**

### **1.3.1 Définition de la valeur agréée**

La valeur agréée du navire est la valeur du navire assuré, fixée forfaitairement entre l'assuré et les assureurs au moment de la prise d'effet du contrat et telle que spécifiée dans les Conditions Particulières. Cette valeur agréée lie les parties sauf en cas de fraude.

La valeur agréée du navire comprend indivisément le navire assuré et les équipements en location visés aux articles 1.1.1.A et 1.1.1.B, quels qu'ils soient.

Les garanties additionnelles « Bonne arrivée » et pertes de fret contractées sans l'accord des assureurs du navire pour un montant supérieur à 25 % de la valeur agréée telle que spécifiée dans le présent contrat d'assurance réduisent d'autant la valeur agréée en cas de perte totale ou autres cas donnant lieu à délaissement.

### 1.3.2 Limitation totale des engagements des assureurs

Aux termes du présent contrat, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1.1, l'engagement des assureurs est limité par événement à un montant égal à trois fois la valeur agréée du navire.

## 1.4 Temps et lieux de l'assurance

### 1.4.1 Période d'assurance

Le présent contrat d'assurance est conclu pour une période de douze mois à compter de la date de prise d'effet fixée dans les Conditions Particulières, ou pour toute autre période convenue entre l'assuré et l'assureur.

### 1.4.2 Prolongation de l'assurance

Si, à l'expiration du contrat d'assurance, le navire se trouve dans l'un des cas suivants :

- en cours de voyage et en état d'avaries à la charge des assureurs, ou
- en cours de réparation pour cause d'avaries à la charge des assureurs,

sous réserve de notification préalable aux assureurs, les risques couverts par le présent contrat sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage.

En cas de perte totale ou autres cas donnant lieu à délaissement survenu pendant cette prolongation, les assureurs peuvent demander le paiement d'une prime additionnelle correspondant à la moitié de la prime annuelle.

### 1.4.3 Navigation et séjour

Le navire assuré est garanti qu'il soit en exploitation, au mouillage, en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

### 1.4.4 Remorquage, assistance et transbordement

Sous réserve de l'accord préalable des assureurs, qui peuvent prescrire des mesures appropriées et/ou amender les termes et conditions du présent contrat et/ou demander une prime additionnelle, le navire reste garanti lorsqu'il est remorqué ou qu'il effectue un remorquage ou un transbordement en dehors de ses opérations commerciales ordinaires.

L'accord préalable des assureurs n'est pas nécessaire lorsque le navire a besoin d'assistance ou est lui-même engagé dans des opérations d'assistance, ou bien lorsqu'il est remorqué dans un port, une rade, sur des rivières ou canaux.

Les pertes ou dommages que le navire assuré pourrait subir au cours d'opérations d'assistance sont à la charge des assureurs. Ces derniers peuvent cependant réclamer à l'assuré le versement des sommes qu'il aura pu recouvrer au titre de ces pertes et dommages auprès des sauveurs ou autres tiers.

### 1.4.5 Chômage

Sauf convention contraire, notamment en souscrivant la clause additionnelle « Chômage du navire », aucune ristourne de prime n'est accordée en cas de chômage.

### 1.4.6 Navigations spéciales

Sauf accord préalable des assureurs qui peuvent prescrire des mesures appropriées et/ou amender les termes et conditions du présent contrat et/ou demander le versement d'une prime additionnelle, le navire assuré n'est pas garanti en navigation, au mouillage, en séjour ou en chômage dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer par force majeure ou pour prêter assistance à un navire en détresse :

### **Arctique**

- Au nord du 70° de latitude nord.
- Mer de Barents, à l'exception des escales dans la baie de Kola, Mourmansk ou tout port ou lieu de Norvège, à condition que le navire ne pénètre, ne navigue ou ne séjourne pas dans la zone située au nord du 72°30' de latitude nord ou à l'est du 35° de longitude est.

### **Mers Nordiques**

- Mer Blanche.
- Mer des Tchoukches.

### **Baltique**

- Golfe de Botnie au nord de la ligne reliant Umea (63°24' de latitude nord) à Vaasa (63°06' de latitude nord) entre le 10 décembre et le 25 mai.
- Si le port en lourd du navire est égal ou inférieur à 90 000 TPL, le golfe de Finlande à l'est du 28°45' de longitude est, entre le 15 décembre et le 15 mai.
- Les navires supérieurs à 90 000 TPL ne sont pas autorisés à pénétrer, naviguer ou séjourner dans le Golfe de Finlande à l'est du 28°45' de longitude est, à quelque période que ce soit.
- Golfe de Botnie, Golfe de Finlande et eaux adjacentes au nord du 59°24' de latitude nord entre le 8 janvier et le 5 mai, à l'exception des escales dans les ports de Stockholm, Tallinn ou Helsinki.
- Golfe de Riga et eaux adjacentes à l'est du 22° de longitude est et au sud du 59° de latitude nord, entre le 28 décembre et le 5 mai.

### **Groenland**

- Eaux territoriales du Groenland.

### **Amérique du Nord (Côte Atlantique)**

- Au nord du 52°10' de latitude nord et dans les eaux situées entre le 50° et le 100° de longitude ouest.
- Golfe du Saint-Laurent, fleuve Saint-Laurent et ses affluents (à l'est des Escoumins), détroit de Belle-Isle (à l'ouest de Belle-Isle), détroit de Cabot (à l'ouest d'une ligne reliant le cap Ray et le cap Nord) et détroit de Canso (au nord de la chaussée de Canso), entre le 21 décembre et le 30 avril.
- Fleuve Saint-Laurent et ses affluents (à l'ouest des Escoumins), entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 30 avril.
- Voie maritime du Saint-Laurent.
- Grands Lacs.

### **Amérique du Nord (Côte Pacifique)**

- Au nord du 54°30' de latitude nord et entre le 100° de longitude ouest et le 170° de longitude ouest.
- Tous ports ou lieux des îles de la Reine-Charlotte ou des îles Aléoutiennes.

### **Antarctique**

Au sud du 50° de latitude sud, à l'exception du triangle formé par les lignes loxodromiques tracées :

- le 50° de latitude sud ; le 50° de longitude ouest.
- le 57° de latitude sud ; le 67°30' de longitude ouest.
- le 50° de latitude sud ; le 160° de longitude ouest.

### **Îles de Kerguelen et Crozet**

- Eaux territoriales des îles de Kerguelen et des îles Crozet.

### **Asie de l'Est**

- Mer d'Okhotsk au nord du 55° de latitude nord et à l'est du 140° de longitude est, entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 1<sup>er</sup> juin.

- Mer d'Okhotsk au nord du 53° de latitude nord et à l'ouest du 140° de longitude est, entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 1<sup>er</sup> juin.
- Eaux de l'Asie de l'Est au nord du 46° de latitude nord à l'ouest des îles Kourile et de la péninsule de Kamchatka, entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 1<sup>er</sup> mai.

#### Mer de Béring

Mer de Béring à l'exception des voyages directs et à condition que :

- le navire ne pénètre, ne navigue ou ne séjourne pas au nord du 54°30' de latitude nord, le navire entre ou sorte à l'ouest de l'île Buldir ou emprunte les passes d'Amchitka, d'Amukta ou d'Unimak ; et que
- le navire soit correctement équipé de deux postes radars maritimes indépendants, d'un récepteur de positionnement global (ou d'un récepteur de positionnement radio Loran-C), d'un émetteur-récepteur radio et GMDSS, d'un enregistreur météo par télécopie (ou bien d'un système de réception donnant des informations sur la météo et les conditions de navigation), et d'un gyrocompas, tous ces instruments devant être opérationnels et manipulés par du personnel qualifié,
- le navire soit en possession des dernières mises à jour des cartes de navigation appropriées à son voyage, des informations de navigation et des instructions nautiques.

## SECTION II – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 2.1 Obligations de l'assuré

L'assuré s'engage à respecter les conditions spécifiées ci-après. Tout manquement à ces obligations autorise les assureurs à résilier le contrat d'assurance dans un délai de quatorze (14) jours après notification écrite à l'assuré.

#### 2.1.1 Classification du navire

A/ L'assuré s'engage à :

- Faire classer le navire dès la prise d'effet des risques auprès d'une Société de Classification agréée par les assureurs et à maintenir la cote du navire durant toute la durée de la garantie.  
Tout changement de Société de Classification doit faire l'objet d'un accord écrit préalable des assureurs,
- Respecter, dans les délais fixés par la Société de Classification, les recommandations, exigences ou restrictions imposées par ladite Société de Classification et relatives à la navigabilité du navire.

B/ Avec l'accord écrit de l'assuré ou de son représentant dûment habilité, et après lui en avoir exposé les motifs, l'apériteur peut demander à la Société de Classification de consulter le dossier de classification du navire.

#### 2.1.2 Certification ISM

L'assuré s'engage, dès la prise d'effet du contrat d'assurance et pendant toute sa durée, à ce que :

- Le navire assuré détienne un certificat de gestion de la sécurité en cours de validité tel que prescrit par la « Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer » (Convention Solas 1974) et ses amendements, qui établit le « Code international de gestion de la sécurité » (Code ISM) ;
- Le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne ayant la responsabilité de l'exploitation du navire pour le compte du propriétaire, détienne « l'attestation de conformité » prescrite par la « Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine » (Convention Solas 1974) et ses amendements et modifications, qui établit le « Code international de gestion de la sécurité » (Code ISM).

#### 2.1.3 Certification ISPS

L'assuré s'engage, dès la prise d'effet du contrat d'assurance et pendant toute sa durée, à ce que lui-même ou la partie ayant la responsabilité de l'exploitation du navire détienne un « certificat international de sûreté du navire » en cours de validité, tel que prescrit par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention Solas 1974) et ses amendements et modifications.

#### 2.1.4 Sanctions

Outre le droit de résiliation prévu à l'article 2.1, en cas d'inexécution des obligations énumérées ci-dessus, les assureurs ne sont pas garants des pertes, dommages, recours de tiers ou dépenses intervenus à partir de la date où l'obligation n'a pas été observée, qu'ils soient causés ou non par ce manquement.

Toutefois, il est expressément stipulé que :

- Si le navire est en mer au moment où l'obligation de l'assuré fait défaut, la garantie du présent contrat est maintenue jusqu'à ce que le navire ait gagné le port le plus proche à même de l'accueillir ;
- En cas de perte de classification résultant d'un événement, la garantie reste acquise tant que le navire séjourne dans un port.

### 2.2 Déclarations à la charge de l'assuré

#### 2.2.1 Déclarations lors de la conclusion du contrat d'assurance

L'assuré doit déclarer au moment de la conclusion du contrat :

- a) Toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge ; et
- b) Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré.

Tout élément d'information en possession de l'assuré, lors de la conclusion du contrat, qui serait de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge doit être fourni.

Toutefois, en cas d'omission ou de déclaration inexacte, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, les assureurs sont garants du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'ils auraient dû percevoir, sauf les cas où ils établissent qu'ils n'auraient pas couvert le risque s'ils en avaient eu connaissance. Dans ces derniers cas, les assureurs sont en droit de déclarer le contrat nul et non avenü dès sa conclusion, comme si la police n'avait jamais existé.

Toute fausse déclaration ou défaut de déclaration, commise dans un but frauduleux, autorise les assureurs à déclarer le contrat nul et non avenü dès sa conclusion, comme si la police n'avait jamais existé.

La prime demeure acquise en cas de fraude de l'assuré.

#### 2.2.2 Déclarations en cas d'aggravation de risque en cours de contrat

L'assuré doit déclarer aux assureurs dans les quatorze (14) jours, à compter de la date à laquelle il en a eu connaissance, tout changement, soit de ce qui a été communiqué lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

- a) Lorsque cette déclaration est faite dans le délai indiqué, les dispositions suivantes s'appliquent :
  - Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.
  - Si cette aggravation est le fait de l'assuré, les assureurs sont en droit :
    - Soit de résilier le contrat par notification écrite dans les quatorze (14) jours à partir du moment où ils en ont eu connaissance, la prime leur étant acquise,
    - Soit d'exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

- b) Lorsque cette déclaration de l'assuré n'est pas réalisée dans les quatorze (14) jours :
  - Si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, les assureurs demeurent garants du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'ils auraient dû percevoir, sauf les cas où ils établissent qu'ils n'auraient pas couvert ce risque s'ils avaient eu connaissance de son aggravation. Dans ces derniers cas, les assureurs sont autorisés à mettre fin au contrat au moment de l'aggravation du risque.
  - Si l'assuré ne prouve pas sa bonne foi, le contrat prend fin automatiquement au moment de l'aggravation des risques.
- c) L'assuré doit déclarer aux assureurs toute nouvelle hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré pendant la durée du contrat d'assurance. En cas de non-respect de cette obligation, les assureurs sont en droit de déclarer le contrat nul et non avenü dès sa conclusion, comme si la police n'avait jamais existé.

## 2.3 Primes

L'assuré doit payer la prime aux assureurs aux conditions, lieux et dates convenus par les Conditions Particulières du contrat d'assurance.

### 2.3.1 Modalités de paiement de la prime

- A/ Sauf convention contraire, la prime est payable à trente (30) jours de la prise d'effet des risques. Si l'assurance est souscrite pour douze mois, l'assuré a la faculté – mais à la condition d'avoir opté pour cette modalité de règlement avant le commencement des risques – de payer la prime en quatre termes, à savoir :
- à trente jours de la prise des risques ;
  - à trois mois de la prise des risques ;
  - à six mois de la prise des risques ;
  - à neuf mois de la prise des risques.
- B/ La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou autres cas donnant lieu à délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou les autres cas donnant lieu à délaissement ne sont pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps écoulé jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.
- C/ Le coût du contrat d'assurance ainsi que les taxes, droits et impôts sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité et sans aucune déduction, lors de la sortie de prime.

### 2.3.2 Sanctions en cas de défaut de paiement de la prime

- A/ **Le défaut de paiement d'une prime ou de l'un des termes permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.**

La suspension ou résiliation ne prend effet que quatorze (14) jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs, d'une mise en demeure de payer.

La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

**Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs ne sont redevables d'aucune indemnité. Tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat, en particulier leur droit au recouvrement de la prime entière, demeurent néanmoins expressément réservés.**

- B/ La suspension ou la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement de tout ou partie de la prime, est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert ou d'une cession de droit antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais seulement dans la mesure où ce transfert et/ou cette cession a fait l'objet d'un avenant au contrat d'assurance.

### 2.3.3 Compensation de la prime et indemnités en cas de sinistre

Le montant de la prime due ou de l'un des termes peut, en cas de sinistre, être compensé par l'indemnité due à l'assuré, à condition que l'événement soit couvert par le présent contrat.

## 2.4 Préservation des droits à recours

L'assuré s'engage à :

- Préserver ses droits à recours contre les tiers responsables ;
- Notifier aux assureurs, dès qu'il en a connaissance, toute disposition contractuelle qui exclut ou limite ses droits contre des chantiers navals.

Dans ce dernier cas les assureurs peuvent appliquer une surprime et/ou une franchise additionnelle.

Nonobstant ces obligations, les assureurs ne se prévaudront pas à l'égard de l'assuré des éventuelles renonciations à recours totales ou partielles contre des tiers, lorsque ces renonciations à recours résultent des conditions générales desdits tiers.

Si l'assuré ne se conforme pas aux obligations énumérées au présent article, les assureurs peuvent procéder à une réduction proportionnelle de l'indemnité à moins qu'ils n'aient convenu du contraire.

## 2.5 Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif à la sécurité du navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.

En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée du fait de leur intervention.

**Tout manquement aux obligations prévues au présent article peut, en cas de sinistre, entraîner la réduction de l'indemnité proportionnellement à l'étendue des pertes et dommages.**

## 2.6 Nullité, cessation ou résiliation du contrat d'assurance

Outre les autres cas prévus dans le présent contrat, la nullité, la résiliation ou la cessation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :

- A/ Toute assurance souscrite après un sinistre concernant le navire, est nulle s'il est prouvé que la nouvelle du sinistre en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au siège social ou aux bureaux de l'assuré ou de l'assureur, même s'ils n'en avaient pas connaissance et à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.
- B/ En cas de retrait de l'agrément d'une entreprise d'assurance, le contrat d'assurance cesse de produire ses effets à son égard, conformément aux articles L 326-12 et R 326-1 du Code des assurances.
- C/ Le contrat d'assurance peut être résilié d'un commun accord avant son échéance contractuelle, moyennant ristourne de prime calculée prorata temporis ; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques du contrat.
- D/ La vente du navire assuré ou son frètement coque nue, ou bien la vente de plus de 50 % des parts sur le navire assuré ou des titres de la compagnie assurée, fait cesser de plein droit l'assurance dès le jour de la livraison, du frètement ou du transfert des titres, sauf avis contraire écrit des assureurs. En cas de frètement autre que coque nue, l'assurance continue de produire ses effets.
- E/ Sauf accord préalable de la part des assureurs, le contrat d'assurance se termine automatiquement en cas de :
  - Changement de la compagnie chargée de la gestion technique du navire et ce à compter de la date du transfert du navire à la nouvelle société de gestion ;
  - Changement de pavillon du navire à compter de la date de ce changement.

En cas de résiliation ou de cessation du contrat d'assurance en vertu des clauses D et E ci-dessus, les assurés ont droit à une ristourne proportionnelle de prime.

## 2.7 Assurance de plusieurs navires sur une même police

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'un contrat distinct pour chaque navire.

La participation souscrite par chaque assureur est identique sur tous les navires de la flotte de l'assuré.

## SECTION III – GESTION DES SINISTRES

### 3.1 Déclaration de sinistre

L'assuré doit déclarer aux assureurs tout événement susceptible d'engager leur garantie, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans les quatre-vingt dix (90) jours suivant la date où il en a connaissance.

**L'inexécution de cette obligation peut entraîner la déchéance du droit à indemnité, sauf si les assureurs conviennent du contraire.**

### 3.2 Gestion des sinistres

- A/ Si le présent contrat est souscrit auprès de plusieurs assureurs :
- Les sinistres sont gérés par l'assureur apériteur du contrat ;
  - Chaque assureur n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme assurée par lui.
- B/ L'assureur apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion des sinistres, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.
- C/ L'assuré est en droit d'obtenir un acompte, avant l'émission du règlement définitif, à la condition que l'assureur n'ait pas de doute raisonnable sur la mise en jeu de sa garantie.
- Le paiement de l'acompte par l'assureur ne constitue pas une reconnaissance des droits de l'assuré au titre de la garantie. S'il s'avère par la suite que cet acompte a été indûment effectué, il sera remboursé, à moins que les assureurs n'en conviennent autrement par écrit.
- D/ En échange de ses services, l'assureur apériteur peut facturer aux autres co-assureurs les frais qu'il aura raisonnablement exposés. Ceux-ci les lui régleront proportionnellement à leur part, y compris lorsque la réclamation sera rejetée ou qu'elle sera inférieure à la franchise.

### 3.3 Mesures conservatoires

L'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles au sauvetage ou à la préservation :

- a) des biens assurés ;
- b) des droits contre les tiers responsables.

**Si l'assuré ne se conforme pas aux obligations énumérées au présent article, les assureurs peuvent procéder à une réduction proportionnelle de l'indemnité à moins qu'ils n'en aient convenu autrement.**

### 3.4 Constatation des dommages et réparations

L'assuré est tenu de faire procéder à une expertise contradictoire des dommages en présence des représentants des assureurs, au plus tard dans les soixante (60) jours suivant la date à laquelle l'événement est déclaré par l'assuré aux assureurs.

Les experts désignés soit dans les Conditions Particulières, soit d'un commun accord entre l'assuré et les assureurs ont pour mission de rechercher la cause des avaries et de déterminer la nature et l'étendue des réparations nécessaires.

Les frais et dépenses d'expertise raisonnablement exposés en application du présent article sont remboursés par les assureurs, sans franchise, même si les avaries ne sont pas couvertes par l'assurance ou si le montant des frais et dépenses d'expertise sont inférieurs à la franchise applicable.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai aux réparations. Si pour une cause quelconque, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois suivant la date de déclaration de l'événement par l'assuré, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations, évaluées par les experts, avaient été entreprises dans ce délai, sauf avis écrit contraire des assureurs.

### 3.5 Garanties financières

Si, à la suite d'un événement couvert par la présente police, l'assuré se voit dans l'obligation de fournir une garantie financière ou une contre-garantie à un tiers pour éviter la saisie du navire assuré ou obtenir sa libération, les assureurs pourront à leur entière discrétion et sans aucune obligation, assister l'assuré en lui procurant la garantie financière demandée, ce dans la limite de la valeur agréée, ainsi que sous la forme et dans les conditions qu'ils auront acceptées.

## SECTION IV – DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

### 4.1 Calcul de l'indemnité d'assurance

#### 4.1.1 Modalités de règlement

Chaque événement fait l'objet d'un règlement distinct.

En cas de plusieurs événements survenus au cours d'un même voyage, chaque événement fait l'objet d'un règlement distinct.

Toutefois, sont considérés comme attribuables à un seul événement :

- a) les pertes ou dommages subis par le navire assuré lorsqu'ils résultent d'une seule cause ;
- b) les pertes ou dommages subis par le navire assuré durant un voyage entre deux ports lorsque ces pertes et dommages sont dus au mauvais temps ou causés par les glaces, même si le navire a connu plusieurs périodes de mauvais temps ou de glaces en cours de voyage.

#### 4.1.2 Base d'indemnisation

Les indemnités dues aux termes du présent contrat sont réglées sans déduction pour vétusté.

#### 4.1.3 Franchises

Les indemnités dues au titre d'un seul événement sont réglées :

- A/ Sous déduction de la franchise indiquée aux Conditions Particulières ; lorsqu'une réclamation concerne plusieurs risques couverts à l'article 1.1, une seule franchise sera appliquée.
- B/ Sans franchise en cas de :
  - perte totale ou délaissement du navire assuré,
  - sinistres garantis par l'article 1.1.3 ci-dessus.

#### 4.1.4 Avaries particulières

A/ Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que les remplacements et réparations nécessaires pour remettre le navire dans son état précédant l'événement, tel qu'estimé par les experts sur la base de documents justificatifs. L'assuré ne peut prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour une autre cause quelconque.

Les assureurs règlent l'indemnité correspondante à l'assuré sur présentation de factures acquittées. À la demande expresse et écrite de l'assuré, les assureurs peuvent régler ces factures directement au tiers qui les a émises, dans les limites du montant de l'indemnité.

B/ L'assuré doit informer les assureurs préalablement à toute décision relative aux réparations ; les assureurs ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés après avoir procédé à un appel d'offres. Au cas où l'assuré passerait outre cette exigence, il sera déduit 10 % sur le montant total des réparations sans préjudice des franchises et/ou réductions prévues aux Conditions Particulières.

C/ Les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf dans les cas prévus ci-dessous :

- Pendant le délai qui s'écoule entre la date d'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication ;
- Pendant le séjour du navire dans l'attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, les gages et vivres d'équipage ainsi que les matières consommées sont, pendant la durée du transport des pièces, à la charge des assureurs. Les dépenses supplémentaires engagées en vue d'accélérer la livraison des pièces de rechange sont également à la charge des assureurs.

D/ Lorsque les travaux sont impossibles ou trop onéreux au lieu où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour lui permettre de gagner un lieu où les travaux pourront être effectués à un meilleur prix, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage, les matières consommées pendant la durée du trajet et tous autres frais induits sont à la charge des assureurs.

E/ Les frais bancaires, les intérêts et toutes les autres dépenses relatives aux réparations, tels que les frais de cale sèche et les frais de port seront ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.

F/ Les dépenses spéciales à la carène sont à la charge des assureurs, sur la base de factures acquittées, si et seulement si ces dépenses sont admises au titre de l'avarie particulière. Ces dépenses spéciales sont les coûts de fourniture et d'application du revêtement anticorrosion, des sous-couches de préparation et des couches terminales antislissure et autopolisantes aux œuvres vives.

Si les revêtements mentionnés ci-dessus venaient à perdre de leur efficacité en raison de la durée du passage en cale sèche, ces dépenses spéciales à la carène seraient pour moitié à la charge des assureurs.

G/ Les frais et coûts du superintendant sont à la charge des assureurs lorsque ce superintendant est un employé de l'assuré et que ces dépenses sont directement liées au dommage couvert. Dans ce cas, l'engagement des assureurs est limité aux frais de déplacement et de logement, à l'exclusion de tous salaires, gages et indemnités et autres frais et charges. Si des travaux supplémentaires (non couverts par cette police) sont exécutés simultanément, les frais et coûts du superintendant sont à la charge des assureurs proportionnellement au montant des travaux directement liés au dommage couvert.

#### 4.1.5 Dommages non réparés

Sauf stipulation contraire dans le présent contrat, notamment les articles 3.4 et 4.1.4 A ci-dessus, l'assuré ne peut prétendre à indemnisation des dommages non réparés qu'à l'expiration du contrat d'assurance. Dans ce cas, le montant de l'indemnité est égal à la dépréciation de la valeur de marché du navire telle qu'évaluée à l'expiration de la police sans pouvoir excéder le coût raisonnable des réparations.

En aucun cas les assureurs ne sont garants des dommages non réparés en cas de perte totale du navire (couverte ou non), survenant pendant la période de garantie ou en cas de prolongation de celle-ci.

Les assureurs ne garantissent pas le montant des dommages non réparés qui excéderaient la valeur assurée du navire au moment de l'expiration du contrat d'assurance.

#### 4.1.6 Délaissement

Le délaissement du navire peut intervenir dans les cas suivants :

- perte totale ;
- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint ou dépasse la valeur agréée ;
- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois, la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;
- impossibilité de réparer. Toutefois, ne peut pas être délaissé aux assureurs le navire qui aura été condamné uniquement en raison du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois suivant l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs ont toujours la faculté d'opter entre l'acceptation de ce délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

Les assureurs doivent toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle celui-ci aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

Le présent contrat cesse ses effets à compter de la date à laquelle les assureurs auront notifié par écrit à l'assuré :

- soit leur décision d'accepter le délaissement ;
- soit leur accord pour effectuer le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

#### **4.1.7 Avaries communes**

La contribution du navire, au titre de l'article 1.1.3 ci-dessus, est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

Le capitaine du navire et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes – avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison – dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à 100 000 euros ou tout autre montant spécifié dans les Conditions Particulières. Les réclamations faites au titre du présent article sont calculées conformément aux dispositions des Conditions Particulières.

#### **4.1.8 Navire sur lest**

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 4.1.7 ci-dessus s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

#### **4.1.9 Recours de tiers**

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

#### **4.1.10 Assistance**

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

#### **4.1.11 Abordage ou assistance entre navires du même assuré**

Au cas où le navire assuré aborderait un autre navire appartenant à l'assuré ou en recevrait assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bateau de navigation intérieure, un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

## **4.2 Paiement de l'indemnité**

### **4.2.1 Paiement des pertes et avaries**

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant trente (30) jours après la remise complète des documents permettant aux assureurs de procéder à leur règlement à l'assuré ou au bénéficiaire de l'assurance auquel la police a été cédée.

Si les assureurs ne respectent pas ce délai de paiement, l'assuré peut réclamer des intérêts sur l'indemnité due par les assureurs. Le taux d'intérêt applicable est alors l'intérêt légal déterminé par la loi française.

Lors du règlement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont compensées même en cas de liquidation ou de redressement judiciaire, et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

En outre, les assureurs sont alors dégagés de toute obligation contenant une promesse de paiement.

#### **4.2.2 Règlement des sinistres donnant droit à délaissement**

Conformément aux dispositions de l'article 4.1.6, le règlement est effectué dans les trente (30) jours suivant la date de présentation par l'assuré des documents suivants :

- rapport(s) d'expertise ;
- justification du coût des réparations et de tous appels d'offre approuvés et acceptés par l'assureur apériteur ;
- rapport de mer et/ou journal de bord, s'ils sont disponibles ;
- exemplaire du certificat de classification du navire, valide au moment de l'événement ;
- exemplaire du certificat ISM, valide au moment de l'événement ;
- exemplaires des certificats ISPS, valides au moment de l'événement ;
- documents d'immatriculation du navire auprès des autorités de l'État du pavillon auquel il appartient ;
- autorisation de paiement du créancier hypothécaire ou attestation que le navire n'est pas hypothéqué ;
- attestation du propriétaire affirmant qu'il n'existe pas d'autres assurances « corps et machines » du navire assuré ;
- liste des membres de l'équipage et brevet d'aptitude des officiers et de l'équipage.

Préalablement au paiement de l'indemnité d'assurance, des documents supplémentaires – ne figurant pas sur la liste ci-dessus – peuvent être demandés par les assureurs, dans la mesure où ces documents sont raisonnablement nécessaires et disponibles.

#### **4.2.3 Reconstitution des capitaux assurés**

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement.

## **SECTION V – LOI APPLICABLE ET DISPOSITIONS DE PROCÉDURE**

### **5.1 Loi applicable**

Le présent contrat est régi par la loi française, en particulier par les dispositions relatives à l'assurance maritime prévues par le Titre VII du Livre 1<sup>er</sup> du Code des Assurances.

### **5.2 Subrogation**

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

### 5.3 Prescription

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

Le délai de prescription court :

- a) Pour l'action en paiement de la prime, à partir de la date d'exigibilité ;
- b) Pour l'action d'avarie, à partir de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ;
- c) Pour l'action en délaissement, à partir de la date de l'événement qui y donne droit ;
- d) Pour l'action en contribution d'avaries communes, en rémunération d'assistance ou en recours de tiers, à partir de la date de paiement ou de la date de l'action en justice contre l'assuré ;
- e) Pour l'action en répétition de l'indu de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance, à partir de la date du paiement indu.

### 5.4 Clause de médiation

L'assuré ou l'assureur apériteur, pour le compte de la coassurance, en cas de litiges relatifs au contrat d'assurance, peut demander l'intervention d'un médiateur avant d'entreprendre toute action judiciaire, sauf mesures conservatoires destinées à préserver les droits d'action de chacune des parties.

#### A/ Saisine

- Le médiateur est choisi d'un commun accord entre les parties à la suite de la demande de médiation initiée par le demandeur.
- Le médiateur choisi a la possibilité de ne pas accepter sa nomination sans être tenu d'en indiquer les raisons.
- La saisine du médiateur interrompt les prescriptions contractuelles ou légales.

#### B/ Procédure de médiation

- Le médiateur exerce sa mission en toute indépendance.
- Le médiateur a pour mission l'examen de tous litiges relatifs au contrat d'assurance opposant l'assuré et les assureurs représentés par l'assureur apériteur.
- Le médiateur fixe un calendrier aux parties pour faire connaître leurs arguments et communiquer les pièces justificatives.
- Le médiateur peut entendre les parties séparément ou ensemble afin de recueillir leurs explications.

Sauf accord contraire entre les parties, l'avis du médiateur ne les lie pas et devra rester privé et confidentiel. En outre, celles-ci s'engagent à ne pas en faire état devant les juridictions judiciaires ou arbitrales.

Les frais et honoraires du médiateur sont à la charge des assureurs.

### 5.5 Clause d'arbitrage

Tous différends découlant du présent contrat d'assurance ou en relation avec celui-ci seront tranchés par la Chambre Arbitrale Maritime de Paris conformément à son Règlement ou par tout autre Tribunal arbitral agréé.

SPECIMEN

SPECIMEN

## 5. POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES, GARANTIE "TOUS RISQUES" DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2007

Les clauses ci-dessous sont mises à la disposition de toute personne intéressée, sur simple demande. Elles sont indicatives, les parties pouvant convenir de conditions d'assurance différentes. Pour toute clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

### POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "TOUS RISQUES"

DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2009

**LOI APPLICABLE :** Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1<sup>er</sup> du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

#### CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

##### ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

##### ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

##### ARTICLE 3. –

1° La présente assurance ne s'applique pas :

- à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

##### 2° La présente assurance s'applique uniquement :

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),

b) et si la Compagnie possède "l'attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'amateur-gérant ou l'affrètement "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

##### ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

#### CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

##### 1- GARANTIES

##### ARTICLE 5. –

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance.

Toutefois :

1° Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2° Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

##### ARTICLE 6. –

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

- les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

##### 2 – EXCLUSIONS

##### ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

- confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;
- fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;
- vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;
- absence, insuffisance ou inadéquation :
  - de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
  - du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;
- retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;
- guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

#### CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

##### ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

##### ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance

demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

##### ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

##### ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

#### CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

##### ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

- soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

## CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

### 1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

#### ARTICLE 14. –

**1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.**  
**2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.**

#### ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

#### ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

#### ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

#### ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

### 2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

#### ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

#### ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée. L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

#### ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

#### ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

#### ARTICLE 23. –

**Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.**

#### ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

#### ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route.

#### ARTICLE 26. –

**Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :**  
1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;  
2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;  
3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

#### ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

**Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.**

#### ARTICLE 28. –

**Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.**

#### ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

#### ARTICLE 30. –

L'assureur-aperteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

## CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

#### ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

#### ARTICLE 32. –

**Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.**

#### ARTICLE 33. –

**L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.**

Assuré	Description des facultés
Courtier	
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée
Navire de mer	Assureurs
Conditions d'Assurances	
Commissaire d'Avaries	
	Signature
	Date

M-07-001

## 6. INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES HULLS-TIME, DU 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 1995

1/11/95

### INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES Hulls - Time

This insurance is subject to English law and practice

#### 1 PERILS

- Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by
- 1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
  - 1.2 capture seizure arrest restraint or detention, and the consequences thereof or any attempt thereat
  - 1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war
  - 1.4 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
  - 1.5 any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive
  - 1.6 confiscation or expropriation

#### 2 INCORPORATION

The Institute Time Clauses-Hulls 1/11/95 (including ¾ths Collision Liability Clause amended to 4/4ths) except Clauses 1.4, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 22.1.8, 23, 24, 25, 26 and 27 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.

Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.

#### 3 DETAINMENT

In the event that the vessel shall have been the subject of capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation, and the Assured shall thereby have lost the free use and disposal of the Vessel for a continuous period of 12 months then for the purpose of ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss the Assured shall be deemed to have been deprived of the possession of the Vessel without any likelihood of recovery.

#### 4 NOTICE OF CLAIM AND TENDERS

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Underwriters promptly after the date on which the Assured, Owners or Managers become or should have become aware of the loss or damage and prior to survey so that a surveyor may be appointed if the Underwriters so desire.

If notice is not given to Underwriters within twelve months of that date unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the Underwriters will be automatically discharged from liability for any claim under this insurance in respect of or arising out of such accident or the loss or damage.

#### 5 EXCLUSIONS

This insurance excludes

- 5.1 loss damage liability or expense arising from
  - 5.1.1 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:  
United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China
  - 5.1.2 requisition, either for title or use, or pre-emption
  - 5.1.3 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered
  - 5.1.4 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations
  - 5.1.5 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause
  - 5.1.6 piracy (but this exclusion shall not affect cover under Clause 1.4),
- 5.2 loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from
  - 5.2.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
  - 5.2.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
  - 5.2.3 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter,
- 5.3 loss damage liability or expense covered by the Institute Time Clauses-Hulls 1/11/95 (including ¾ths Collision Liability Clauses amended to 4/4ths) or which would be recoverable thereunder but for Clause 12 thereof,
- 5.4 any claim for any sum recoverable under any other insurance on the Vessel or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance
- 5.5 any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1994.

#### 6 TERMINATION

- 6.1 This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.
- 6.2 Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY

- 6.2.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:  
United Kingdom, United States of America, France the Russian Federation, the People's Republic of China
- 6.2.2 in the event of the vessel being requisitioned, either for title or use.
- 6.3 In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 6, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.

**This insurance shall not become effective if, subsequent to its acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 6 above.**

**7. INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO), du 1<sup>er</sup> JANVIER 2009**

1/1/09

**INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) (Final Draft)**

**RISKS COVERED**

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
  - 1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
  - 1.2 capture seizure arrest restraint or detention, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
  - 1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these Clauses.

**EXCLUSIONS**

3. In no case shall this insurance cover
  - 3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
  - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
  - 3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
  - 3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
  - 3.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
  - 3.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage  
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
  - 3.7 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
  - 3.8 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from any hostile use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
  - 4.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
  - 4.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 4.2 Exclusion 4.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 4.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

**DURATION**

Transit Clause

5. 5.1 This insurance
  - 5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel  
and
  - 5.1.2 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge,

- or  
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge,  
whichever shall first occur;  
nevertheless,  
*subject to prompt notice to the Insurers and to an additional premium*, such insurance
- 5.1.3 reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,  
and
- 5.1.4 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,  
or  
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,  
whichever shall first occur.
- 5.2 If during the insured voyage the overseas vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by overseas vessel or by aircraft, or the subject-matter insured is discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying overseas vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the subject-matter insured is on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2
- 5.2.1 where the on-carriage is by overseas vessel this insurance continues subject to the terms of these Clauses,  
or
- 5.2.2 where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) shall be deemed to form part of the contract of insurance and shall apply to the on-carriage by air.
- 5.3 If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and this insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then *provided notice is given to the Insurers before the commencement of such further transit and subject to an additional premium*, this insurance reattaches
- 5.3.1 in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;
- 5.3.2 in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;  
thereafter this insurance terminates in accordance with 5.1.4.
- 5.4 The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the overseas vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the overseas vessel unless otherwise specially agreed by the Insurers.
- 5.5 *Subject to prompt notice to Insurers, and to an additional premium if required*, this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.
- (For the purpose of Clause 5  
"arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge  
"overseas vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)

#### Change of Voyage

6. 6.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*
- 6.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

7. Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.

#### CLAIMS

##### Insurable Interest

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

##### Increased Value

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

#### BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance
- 10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,
- 10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

#### MINIMISING LOSSES

##### Duty of Assured

11. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder
- 11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and
- 11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised
- and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

##### Waiver

12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

#### AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

#### LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

*NOTE:- Where a reattachment of cover is requested under Clause 5, or a change of destination is notified under Clause 6, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

© Copyright: 09/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

## TABLE DES MATIERES

TABLES DES SIGNES ET ABREVIATIONS.....	4
SOMMAIRE.....	5
INTRODUCTION.....	6
<b>PARTIE I : LA DETERMINATION DU RISQUE COUVERT AU TITRE DE LA GARANTIE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES.....</b>	<b>23</b>
CHAPITRE 1 : LA DISTINCTION ENTRE LE RISQUE DE GUERRE ET LA FORTUNE DE MER.....	24
Section 1 : Le risque de mer, un risque ordinaire de la navigation maritime.....	24
Section 2 : La spécificité du risque de guerre .....	26
§1: Le risque de guerre stricto sensu .....	26
I. Les faits constitutifs de l'opération de guerre.....	26
A. Le contexte de guerre réel et actuel, caractéristique d'un état de guerre.....	27
B. Les événements qualifiés de faits de guerre.....	29
II. Les caractéristiques distinctives du risque de guerre en l'absence de guerre.....	32
§2. La particularité des risques assimilés aux risques de guerre.....	34
I. Des risques ayant une nature propre justifiant leur exclusion des risques ordinaires ?...34	
II. De la distinction entre les risques assimilés et les faits de guerre proprement dits.....	35
A. La typologie des risques assimilés aux faits de guerre.....	35
B. Les risques assimilés et les événements qualifiés de faits de guerre.....	38
CHAPITRE 2 : LE RISQUE DE GUERRE, UN RISQUE EXCEPTIONNEL AUX CONDITIONS D'ASSURANCE PARTICULIERES.....	40
Section 1 : Le caractère accessoire de la garantie comme condition d'efficacité de la police.....	40
Section 2 : Une garantie encadrée couvrant des dommages énumérés.....	43
§1. Une garantie encadrée .....	43
I. Les conditions de couverture suivant l'objet de la garantie.....	43
A. Les couvertures facultés dans l'espace et dans le temps.....	43
1. Dans l'espace.....	43
a. Une garantie «waterborne» limitée à la phase maritime du voyage .....	44
i. Le commencement de la garantie « waterborne».....	44
ii. Les incidents du voyage et la continuité de la garantie.....	45
iii. La fin normale de la garantie .....	48
b. Une « garantie étendue » couvrant les risques à terre.....	49
2. Dans le temps.....	51
B. L'assurance sur corps de navire dans l'espace et dans le temps.....	52
1. L'assurance sur corps de navire dans l'espace.....	52
2. L'assurance sur corps de navire dans le temps.....	52
II. Les risques exclus.....	53
§2. Les dommages couverts.....	54

I. Les avaries .....	54
A. Les avaries particulières.....	55
1. Les dommages matériels aux biens assurés.....	55
2. Le recours des tiers par suite d’abordage ou de heurt.....	57
B. Les frais couverts.....	58
1. Les frais engagés en vue de la prévention ou la limitation des dommages.....	58
2. Les autres frais.....	59
C. Les avaries communes.....	59
II. La perte d’usage ou la dépossession.....	60
<b>Conclusion de la première partie .....</b>	<b>61</b>
<b>PARTIE II: LE REGIME JURIDIQUE DE LA PREUVE DE LA CAUSE DU SINISTRE.....</b>	<b>62</b>
CHAPITRE 1 : L’APPLICATION DE PRINCIPE DU DROIT COMMUN DE LA PREUVE.....	63
Section 1: L’exposé des solutions de principe à l’aune des garanties souscrites auprès d’un même assureur.....	63
§1 : Le régime de la preuve en cas d’assurance des seuls risques de mer.....	63
§2 : Le régime de la preuve en cas d’assurance des risques de mer et risques de guerre par un même assureur.....	65
Section 2 : Les difficultés de preuve en cas de couvertures des deux types de risques par des assureurs distincts.....	66
CHAPITRE 2 : LA DETERMINATION DE LA CAUSE DU SINISTRE DANS LES SITUATIONS DE CONCOURS DE CAUSES OU DE PERTE SANS NOUVELLES DES INTERETS ASSURES.....	68
Section 1 : La détermination du lien de causalité en cas de concours de causes.....	68
§1. Des solutions incertaines.....	68
§2- La recherche d’une solution équitable.....	73
I. La recherche de la causalité en droit civil.....	73
II. L’esquisse d’une théorie .....	74
Section 2. La détermination de la cause du sinistre constitué par la perte sans nouvelles des intérêts assurés.....	76
§1. Des solutions difficiles d’application.....	76
I. Des solutions jurisprudentielles aux fondements imprécis.....	77
II. Une position légaliste difficile d’application.....	79
§2- les approches de solutions au regard des clauses relatives à la perte sans nouvelles.....	81
<b>Conclusion de la deuxième partie.....</b>	<b>84</b>
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>85</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>86</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>89</b>
1. CONVENTIONS SPECIALES POUR L’ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES DE MER CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE PIRATERIE, DE TERRORISME ET RISQUES ASSIMILES DU 01/01/2012.....	90
2. GARANTIE WATERBORNE DU 01/10/ 2008.....	99

3.	CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE : GARANTIE ETENDUE DU 01/10/2008 MODIFIEES LE 01/07/2009.....	103
4.	POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES, TOUS RISQUES A L'EXCLUSION DES NAVIRES DE PECHE, DE PLAISANCE ET DES NAVIRES EN CONSTRUCTION DU 01/01/2012.....	108
5.	POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS, GARANTIE "TOUS RISQUES" DU 01/07/2009 .....	127
6.	INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES HULLS-TIME DU 01/11/1995.....	129
7.	INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) DU 01/01/2009.....	131