

Université d'Aix-Marseille

Faculté de Droit et de Science Politique

Pôle Transports

Centre de Droit Maritime et des Transports

L'appréhension du risque de guerre dans le monde du transport maritime



Mémoire pour l'obtention du Master 2 de Droit Maritime

par

Louis BARAT

*Année universitaire 2016-2017*

Université d'Aix-Marseille

Faculté de Droit et de Science Politique

Pôle Transports

Centre de Droit Maritime et des Transports

L'appréhension du risque de guerre dans le monde du transport maritime



Mémoire pour l'obtention du Master 2 de Droit Maritime

par

Louis BARAT

*Année universitaire 2016-2017*

## *Remerciements*

*Je tiens à remercier le Professeur Scapel pour son enseignement, l'équipe du GAREX pour son accueil, ainsi que mes proches pour leur patiente relecture.*

## Sommaire

Introduction	p.6
A. La détermination du risque de guerre	
B. L'appréhension du risque de guerre par les acteurs du transport maritime	
Partie 1 : La prévention du risque de guerre	p.16
Titre 1 : L'identification du risque de guerre	p.16
Chapitre 1 : Une veille géopolitique indispensable	
Chapitre 2 : Une analyse risque pays optimale	
Titre 2 : L'encadrement du risque de guerre	p.27
Chapitre 1 : L'encadrement du risque par des organismes spécialisés	
Chapitre 2 : L'encadrement du risque par des organismes non spécialisés	
Partie 2 : La gestion du risque de guerre	p.36
Titre 1 : Le transfert du risque de guerre	p.36
Chapitre 1 : L'élaboration de polices adaptées aux besoins du transporteur	
Chapitre 2 : Un cadre général protecteur de l'assureur	
Titre 2 : La gestion de sinistres	p.48
Chapitre 1 : La gestion amiable de sinistres	
Chapitre 2 : La gestion contentieuse de sinistres	
Conclusion	p.57

## Liste des abréviations

BIMCO : *Baltic and International Maritime Conférence*

CMB : Convention de Montego Bay

ISPS ; *International Ship and Port Security*

JWC : *Joint War Committee*

K&R : *Kidnap and Ransom*

NCB : *No Claim Bonus*

OMI : Organisation Maritime internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

RG : Risque de Guerre

RO : Risque Ordinaire

SOLAS : *Safety Of Life At Sea*

TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer

ZEE : Zone économique exclusive

## Introduction

S'approchant des côtes yéménites et du port d'Ash-Shihr, transportant à son bord 400 000 barils de pétrole brut saoudien, le Limburg, pétrolier français, fut heurté le 6 octobre 2002 par une « vedette-suicide » chargée d'explosifs. L'explosion éventa la coque du navire au niveau de la ligne de flottaison et provoqua un terrible incendie. Un marin mourut dans l'attaque et douze autres membres d'équipage furent blessés. L'attentat sera revendiqué plus tard par l'Armée islamique d'Aden-Abyane, proche d'Al-Qaïda.<sup>1</sup>

L'image si spectaculaire du Limburg en flammes a d'ailleurs été choisie par le Garex, assureur contre le risque de guerre, pour signifier, sur son *flyer*, l'intensité d'un tel risque. Le Garex, groupement d'intérêt économique, permet à ses membres de mutualiser leurs capacités de souscriptions pour assurer le risque de guerre et les risques assimilés dans le cadre du transport maritime. Le Garex assure ainsi vingt mille corps de navires et des facultés transportées, que ce soit en assurance directe ou en réassurance. C'est en effet à travers le prisme du Garex, un des leaders mondiaux du risque de guerre et lieu de notre apprentissage, que nous découvrirons le risque de guerre et son appréhension dans le monde du transport maritime.

La guerre, occupation récurrente de l'Homme au cours de l'Histoire, est, bien qu'évoluant dans ses formes, toujours restée un frein au commerce et aux échanges internationaux. Encore considérée comme un risque ordinaire il y a 150 ans, le risque de guerre fut progressivement externalisé des polices d'assurance ordinaires pour rejoindre les polices d'assurance dites garanties de risques exceptionnels. L'auteur Charles Lemonnier dans son commentaire sur les principales polices d'assurance maritime utilisées en France expliquait d'ailleurs que « *La guerre était à peu près l'état normal et habituel de l'Europe ; la paix formait plutôt l'exception que la règle (...) les risques de guerre étaient si fréquents et si conti-*

---

<sup>1</sup> Lettre adressée à l'Afcan par le Commandant du navire, Hubert ARDILLON - [http://afcan.org/dossier\\_accidents/limbourg.html](http://afcan.org/dossier_accidents/limbourg.html)

*nuellement mêlés aux risques de paix, que les taux de primes devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres »* Pourtant si la guerre ne constitue plus un risque ordinaire, au même titre que les accidents ou fortunes de mer, elle demeure un risque craint par les transporteurs.

Le transport maritime du XXIème siècle a été marqué par une recrudescence de la piraterie qui sévit principalement dans les régions d'Asie du sud-est, du Golfe d'Aden, de la Mer Rouge, le long des côtes de la Somalie<sup>2</sup>, dans le Golfe de Guinée et dans la mer des Caraïbes. Le Bureau Maritime International, branche de la Chambre de Commerce Internationale, assure une veille continue sur la criminalité maritime et la piraterie. Ainsi selon les chiffres de ce service, depuis le début de l'année 2017 à la date d'écriture de ces lignes -20 aout 2017- 104 actes de piraterie ont été enregistrés.

Au-delà de la piraterie, une grande partie du monde contemporain est perçu par les acteurs de commerce comme instable, déstabilisée par les crises politiques, les guerres civiles et le terrorisme. Certains points chauds du globe sont redoutés par les acteurs de commerce, qui y limitent leurs investissements. Mais le transport par mer, principal vecteur de commerce, ne peut, lui, être évité. Comment commercer avec l'Asie autrement qu'en traversant l'incertain détroit de Bab el Mandeb ? Impossible, le risque doit être couru. Dans le monde du commerce, *“ne rien risquer est un risque encore plus grand<sup>3</sup>”*. Dès lors des compagnies d'assurance proposent aux transporteurs d'assumer cette prise de risque.

#### A. La détermination du risque de guerre

Si le temps des grandes batailles navales semble aujourd'hui révolu, de nombreux risques de guerre émergent (a). Ils se caractérisent par leur diversité et imprévisibilité liées à

---

<sup>2</sup> Voir le film *Captain Philipp* de Paul Greengrass, 2013

<sup>3</sup> Erica Jong, auteure américaine

la complexité du monde moderne. Les sujets au risque (b) sont eux aussi de plusieurs natures, nous les présenterons par les biais des couvertures d'assurance les garantissant.

a) La diversité des risques

Le risque de guerre est un risque exceptionnel. G.A.R.E.X est d'ailleurs l'anagramme de Groupement d'Assurance Risques Exceptionnels. Le risque exceptionnel constitue un risque dont la survenance reste très limitée. Selon la définition d'« *exceptionnel* » du Larousse, il s'agit d'un risque « *qui fait exception, qui est hors de l'ordinaire* ». La police risques exceptionnels se définit donc en négatif par rapport à la police dit RO, risque ordinaire. La nécessité de distinguer deux polices vient de la différence de nature des risques et de l'impossibilité d'aborder leur gestion commerciale sous le même angle. C'est pour cette raison que la gestion des risques de guerre, dit risque RG, a du être évacuée de la police d'assurance RO. Les conventions spéciales pour l'assurance maritime<sup>4</sup> des corps de navires listent ces risques exceptionnels auxquels peuvent faire référence les assureurs. On peut distinguer dans ces clauses le risque de guerre et le risque d'évènements assimilés au risque de guerre, simplement dit *risques assimilés*.

Les risques de guerre proprement dit sont les suivants :

- La *guerre civile*. Elle se manifeste par l'affrontement armé entre des parties d'un même Etat ainsi que les *révolutions, rébellions, insurrections*.
- La *guerre étrangère*. Il s'agit pour un Etat de régler par la force ses différends avec un autre Etat.
- Les *hostilités ou représailles*, qui visent de façon plus large un état de fait et n'imposent pas une situation de guerre juridiquement reconnue.

---

<sup>4</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 1<sup>er</sup> janvier 2012.



- Les dommages causés par *torpilles, mines ou autres engins de guerre*. Ces dommages sont constitutifs d'un risque de guerre même s'ils surviennent indépendamment de tout acte belligérant ou longtemps après la fin d'une guerre<sup>5</sup>.

Les risques assimilés comprennent les autres événements énumérés dans les conventions spéciales :

- *Les captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions par tous gouvernements ou autorités quelconques*. Il s'agit de mesures coercitives pouvant être exercées sur les navires ou les marchandises transportées.
- *La confiscation ou expropriation par tout gouvernement ou autre autorité*.
- *Les actes de sabotage ou terrorisme<sup>6</sup> ayant un caractère politique se rattachant à la guerre*.
- *La piraterie<sup>7</sup>*. Elle se manifeste par tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation commis à des fins privées ; toute participation volontaire et consciente à ces actes ; toute incitation ou facilitation de ceux-ci. La piraterie relevait traditionnellement des risques RO avant d'être transférée dans les risques exceptionnels.
- *Les émeutes, mouvements populaires, grèves, « lock-out » et autres faits analogues*. Ces mouvements ont une connotation de revendication sociale.

La tendance des Conventions spéciales pour l'assurance risques exceptionnels est à l'intégration de nouveaux risques dans les polices RG.

---

<sup>5</sup> CA Turin, 26 janvier 1960, DMF 1964, p. 509

<sup>6</sup> L'article 421-1 du Code Pénal prévoit que « *constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur* », les infractions telles que notamment « *les atteintes volontaires à la vie, les atteintes volontaires à l'intégrité de la personne, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, définis par le livre II du présent code* »

<sup>7</sup> D'après l'article 101 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

## b) Les sujets au risque

Les sujets aux risques de guerre maritime sont principalement les hommes, les navires (corps) et les marchandises transportées (facultés). L'assurance maritime distingue des imprimés corps et des imprimés facultés tandis que des clauses additionnelles<sup>8</sup> viennent garantir le recours tiers et le dommage aux personnes.

La police d'assurance corps<sup>9</sup> garantit tout risque de pertes et dommages subis par le navire assuré, ce qui comprend le corps du navire mais aussi les appareils, équipements et instruments de navigation, les accessoires et embarcations annexes. Le montant de l'indemnité à la charge de l'assureur ne peut excéder la valeur agréée du navire. La police d'assurance corps garantit aussi les recours de tiers pour abordage ou heurt contre le navire assuré ainsi que les dépenses résultants de l'assistance, l'avarie commune et frais de procédure, là aussi dans la limite de la valeur agréée du navire assuré.

La clause d'extension au recours de tiers vient compléter l'imprimé français corps. La garantie est ainsi étendue aux dommages causés aux passagers et aux équipages ou dommage pour pollution et contamination.

La police d'assurance maritime sur faculté<sup>10</sup> garantit principalement les dommages et pertes causés aux marchandises. Elle garantit, à concurrence de leur montant, les frais exposés en vue de préserver les facultés, les frais d'assistance ou les frais d'avaries communes. En pratique, il arrive que la frontière entre corps et faculté ne soient pas toujours évidentes. Quel doit être par exemple le régime applicable à un navire lui-même transporté par un navire ? Celui-ci aura plutôt tendance à être considéré comme un accessoire du navire transporteur lorsqu'il est remorqué, et soumis à la police corps, tandis qu'un navire chargé

---

<sup>8</sup> Clause d'Extension des Recours Tiers (équivalente française des clauses P&I)

<sup>9</sup> Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires Tous Risques du 1<sup>er</sup> Janvier 2012

<sup>10</sup> Police Française d'Assurance Maritime sur Faculté du 1<sup>er</sup> Juillet 2009

en ponté sera plutôt considéré comme une faculté et soumis aux conditions de la police faculté.

La nécessité de distinction entre polices corps et facultés résulte d'une exposition différente au risque. Corps et facultés étant soumis à un risque différent, leur appréhension doit être différente. Nous concentrerons notre étude sur les risques corps de navire, plus propre au droit maritime.

## B. L'appréhension du risque de guerre par les acteurs du transport maritime

L'appréhension du risque de guerre (a) implique l'étude des différentes facettes constituant le risque. Les acteurs du transport (b) ont tout intérêt à les appréhender (c) dans la mesure où ils souhaitent s'en prémunir efficacement.

### a) L'appréhension du risque de guerre

Le verbe « appréhender » (du latin *apprehendere* ; *comprendre*) a une double sémantique qui recouvre deux dimensions de notre propos. L'appréhension, d'une part, constitue *la crainte de la réalisation d'une éventualité fâcheuse*<sup>11</sup>. Il s'agira évidemment ici du risque de guerre. Et d'autre part appréhender désigne aussi le fait de *saisir quelque chose par l'entendement*<sup>12</sup>. Ainsi l'appréhension du risque de guerre recouvre à la fois la crainte du risque et la conception intellectuelle du risque. Et c'est parce qu'il y a une crainte d'une part et conception du risque d'autre part qu'une réaction efficace peut être menée, la crainte étant la cause de la réaction face au risque de guerre et la conceptualisation, le moyen. En effet c'est seulement une fois que le risque est identifié et mesuré qu'une réaction efficace peut être

---

<sup>11</sup> Définition Larousse

<sup>12</sup> Idem

mise en place. L'appréhension, telle que nous la traiterons ici, recouvrera donc la conception du risque permettant la mise en place de réactions adaptées.

*Le risque*, désigne l'éventualité de survenance d'un évènement. Appréhender un risque consiste donc à appréhender une contingence à travers plusieurs facteurs. On distingue ici les facteurs promoteurs du risque et les facteurs limitants le risque. C'est à partir de l'ensemble de ces facteurs que pourra être appréhendé le risque réel. Le risque réel auquel s'exposent les acteurs de commerces est appréhendé en deux phases.

- Une phase de prévention (Partie I) durant laquelle ont lieu les étapes d'identification du risque (Partie I Titre I) et d'encadrement de l'exposition au risque (Partie I Titre II)
- Une phase de gestion (Partie II) durant laquelle sont effectués le transfert de risque (Partie II Titre I) puis la gestion de sinistre (Partie II Titre II) qui, finalement, n'est autre que la gestion du *risque réalisé*.

C'est autour de ces points clefs de l'appréhension du risque que s'articulera notre propos.

L'identification du risque, première étape de l'appréhension, consiste à évaluer le risque auquel s'expose un navire lorsqu'il traverse une zone de navigation dangereuse. L'évaluation de l'exposition peut se réaliser par l'étude de l'ensemble de la conjoncture géopolitique via une veille générale sur l'actualité maritime ou par une étude de risque ciblée sur une zone particulière.

L'encadrement de l'exposition au risque est réalisé via une attitude diligente face au risque. Nombre d'organismes élaborent des instruments de protection pour les navires transporteurs. On retrouve ainsi parmi ces instruments des recommandations, conseillant d'éviter certaines zones dangereuses ou encore d'équiper son navire d'un armement spécifique. Cette attitude responsable est une première réaction face au risque. Sa bonne réalisation est directement liée à l'étape précédente, l'identification du risque.

Malgré toutes les mesures raisonnables de diligence, certains risques ne peuvent être évincés. Le transporteur maritime peut alors souscrire une assurance RG, transférant ainsi le risque persistant à son assureur. L'assureur élabore alors une police déterminant les risques qu'il peut assumer et conditionnant le transfert du risque à certaines exigences. Le transporteur maritime qui ne supporte désormais plus le risque, s'acquitte en échange de la prime de risque et respecte ses obligations contractuelles. Il s'agit de l'étape du transfert de risque.

Enfin, une dernière étape sera consacrée à la gestion de sinistre, c'est-à-dire à la gestion du « *risque réalisé* ». Cette dernière expression est un peu paradoxale mais permet de souligner le lien entre gestion du sinistre et appréhension du risque. En effet, la gestion de sinistre a un effet direct sur l'appréhension du risque. Les circonstances dans lesquelles ont lieu la réparation des dommages de l'assuré ont un impact sur l'appréhension du risque futur. Un assuré bénéficiant d'une bonne gestion de sinistre et d'une réparation de son préjudice sera plus disposé à s'exposer de nouveau. A l'inverse, si malgré le transfert de risque l'assuré subit des pertes trop importantes, il sera moins enclin à s'y soumettre. Mais surtout nous verrons que la jurisprudence émanant des contentieux permet le développement de concepts juridiques et techniques permettant une appréhension efficace du risque de guerre.

#### b) Les acteurs maritimes affectés par le risque

Le risque de guerre est finalement susceptible d'affecter tous les acteurs du transport maritime, qu'ils soient publics ou privés. Pour les Etats, le risque de guerre est source de grands enjeux stratégiques et géopolitiques. Les ports et les exploitants portuaires peuvent voir leurs intérêts menacés si ceux-ci se trouvent dans une zone à risque évitée par les navires transporteurs. Les armateurs et propriétaires de navire sont directement concernés par les dommages pouvant être causés à leur flotte. L'expéditeur et le destinataire de marchandises eux seront concernés par les pertes et dommages affectant les cargaisons. De manière générale, les transporteurs maritimes et autres corps de métiers gravitant autour du transport maritime sont tous concernés par le risque de guerre d'une façon plus ou moins

directe. Par le jeu des subrogations, les ayants droits tels que les assureurs et les P&I club deviennent à leur tour concernés par le risque.

Les assureurs RG sont doublement concernés. En effet le risque de guerre est constitutif de leurs intérêts puisque l'existence même du risque permet la vente de police d'assurance. Mais inversement, la réalisation du risque les affecte d'autant plus qu'ils supportent la majeure partie des frais résultant du sinistre. L'assureur RG qui est particulièrement exposé se doit donc d'avoir une appréhension exhaustive du risque de guerre. C'est pour cela que nous abordons l'appréhension du risque de guerre dans le monde du transport maritime en grande partie par le biais d'un assureur RG, le GAREX. Sa spécialisation sur le seul marché des risques de guerre lui permet d'avoir une analyse particulièrement élaborée sur ce risque spécifique. C'est en exerçant l'activité de souscripteur RG au GAREX que nous rédigerons cette étude, nous donnant ainsi la possibilité de nous baser sur des expériences concrètes, offrant une vision plus opérationnelle que pour un habituel mémoire de recherche.

#### c) L'Intérêt de l'appréhension du risque de guerre

Pour quelles raisons, finalement, appréhender le risque de guerre ?

Les sinistres de guerre, par la violence de leur nature, ont régulièrement des conséquences désastreuses causant des pertes humaines, matérielles et environnementales. L'appréhension, permettant de contenir le risque, limite donc directement ces pertes malheureuses.

D'un point de vue économique, appréhender le risque de guerre permet aux acteurs du transport maritime de limiter la perte d'exploitation. L'appréhension des risques permet donc de surmonter une entrave au commerce international. Les transporteurs maritimes, en se déchargeant du risque auprès des assureurs RG, surmontent déjà cette entrave. Dès lors le risque devient moins synonyme de perte d'exploitation pour le transporteur que de profit

potentiel pour l'assureur. Ainsi, que ce soit pour les transporteurs ou les assureurs, l'appréhension du risque est aussi motivée par un intérêt financier.

Sur un plan plus théorique l'appréhension du risque de guerre nécessite le développement des compétences géopolitiques, juridiques et commerciales. Comme nous le verrons tout au long de cette étude, des connaissances géographiques, de politique internationale, de droit maritime et de droit contractuel ainsi qu'une compréhension des considérations commerciales sont de rigueur, autant d'exigences rendant passionnante l'étude du risque de guerre dans toutes ses dimensions.

Nous étudierons l'appréhension du risque de guerre à travers deux parties. L'une consacrée à la prévention du risque et l'autre à la gestion du risque. Prévention et gestion étant les deux axes sur lesquels s'articule l'appréhension du risque.

La prévention du risque de guerre relève de l'identification du risque (Titre I), permettant aux assureurs et transporteurs maritimes d'évaluer le risque auquel ils s'exposent, ainsi que de l'encadrement du risque (Titre II) grâce à l'élaboration d'instruments de protection adaptés aux risques préalablement identifiés. Dans une seconde partie nous étudierons la gestion du risque de guerre (Partie II). On distinguera alors une sous partie sur le transfert de risque au travers de l'étude de la souscription d'assurance (Titre I) d'une sous partie sur la gestion de sinistres (Titre II), transcrivant l'impact de la gestion amiable et contentieuse sur l'appréhension du risque.

## Première Partie : La prévention du risque de guerre

*“Prévoir consiste à projeter dans l’avenir ce qu’on a perçu dans le passé.”*<sup>13</sup> La prévention est la première réaction de défense contre un risque que l’on perçoit. Première phase de l’appréhension, la prévention se situe en amont de l’exposition au risque de guerre. Il s’agit de l’ensemble des mesures prises pour prévenir un risque<sup>14</sup>. On distingue alors les mesures relatives à l’identification du risque (Titre 1) et celles relatives à l’encadrement du risque (Titre 2). Il s’agit globalement d’une stratégie plutôt défensive face au risque c’est-à-dire une stratégie d’évitement, de minimisation voire de renonciation.

### Titre 1 : L’identification du risque de guerre

L’identification du risque de guerre est l’opération consistant à détecter les caractéristiques du risque, notamment sa nature, sa cause, sa fréquence et son intensité. Cette identification peut être effectuée selon deux méthodes. L’une est une identification générale de l’ensemble des risques susceptibles d’affecter une expédition maritime. Elle se réalise par veille continue sur l’actualité géopolitique (Chapitre 1). L’autre est une identification ciblée permettant d’appréhender de façon plus approfondie un risque prédéfini. Il s’agit alors de l’analyse poussée d’un risque spécifique (Chapitre 2).

### Chapitre 1 : Une veille géopolitique indispensable

---

<sup>13</sup> Henri Bergson, philosophe français

<sup>14</sup> Définition Larousse



Assurer une veille géopolitique permet de desceller les éventuels risques de guerre. C'est donc la première étape de l'appréhension du risque. La veille permet dans un premier temps de récupérer des données (A) fiables et pertinentes, sur l'actualité maritime et terrestre et dans un second temps, de traiter ces données afin d'identifier précisément les risques (B).

#### A. La récupération des données

Il est nécessaire de diversifier et recouper au maximum les sources d'information pour pouvoir constituer une information fiable et objective. Certaines sources peuvent être particulièrement bien renseignées mais teintées de subjectivité en fonction des intérêts qu'elles représentent. Il s'agira donc de sélectionner la source en fonction de l'origine de l'information. Eviter, par exemple, de se fier aux informations délivrées par une institution publique d'un Etat lorsqu'il s'agit de la sécurité de ses propres ports. On distingue, parmi les sources, les sources professionnelles et les sources « classiques ».

Les sources professionnelles ne sont pas accessibles au grand public. L'information circule par le biais de liens privilégiés entre la source et le professionnel, l'échange d'information pouvant faire l'objet d'un négoce. Dans le réseau des assurances maritimes, certains professionnels<sup>15</sup> relayent régulièrement à leurs contacts un compilé de brèves dépêches de sources diverses faisant état de la situation maritime mondiale.

Les sources classiques sont accessibles au grand public. On retrouve parmi elle des outils de veille classique. Il peut s'agir des sources publiques émanant d'institutions étatiques (France Diplomatie, Ambassade, centres de sécurité des navires...) ou d'organisations internationales (OMI, ONU ...). Elles sont supposées fiables et exploitables. Le site officiel du Bureau Maritime International, division de la Chambre de Commerce International publie des

---

<sup>15</sup> Actualité maritime par Jean-Marc SZMARAGD

rapports sur les actes de piraterie et de vols à mains armées. Ces rapports sont particulièrement actualisés puisqu'ils sont élaborés à partir de rapports d'incidents des sinistrés (rapports accessibles sur le site du Bureau Maritime). La presse, notamment les informations provenant de l'Agence Française-Presses constitue aussi une large source d'information, pouvant être utilisée après vérification et recoupement des médias. Certaines sources militaires sont accessibles au public. Les sources locales sont aussi ponctuellement utilisées. Qu'il s'agisse de la presse locale ou d'envoyé spécial, une confirmation de terrain peut être particulièrement souhaitable dans certaines situations. Les sources universitaires proposent moins d'informations factuelles mais plutôt des études ou des informations déjà traitées. Par conséquent, pour préparer un voyage, l'assureur diligent doit bien déterminer les zones traversées par le navire assuré et se renseigner sur les risques encourus dans ces zones. Une fois récoltée, l'information pourra être exploitée par l'assureur afin de justifier ses primes et d'émettre des recommandations à disposition du transporteur pour limiter le risque.

## B. Le traitement des données

Le service de recueil et d'exploitation des données peut être interne ou externe à l'entreprise. Le GAREX souscrit à un service spécialisé, GRIMM PARTNER. Un entretien avec Sebastien Benotti, Directeur de GRIMM PARTNER, nous a permis de bien comprendre le fonctionnement de ce service. Il s'agit d'une plate-forme numérique transcrivant une veille orientée en fonction des besoins du GAREX. De courtes dépêches géo-localisées sur une mappemonde virtuelle permettent le suivi de l'actualité maritime mondiale. Le GAREX peut donc être informé rapidement et efficacement via cette plate-forme de son exposition au risque.



Capture d'écran GRIMM Partner. Les pointeurs rouges représentent des événements impactant le transport maritime. De courtes dépêches détaillant l'événement y sont associées.

Un suivi continu de son exposition au risque permet à l'assureur d'ajuster ses taux. De fait, la découverte d'un sinistre préalablement à un voyage dans une zone sinistrée pourra donner lieu à une révision du taux et des conditions d'assurance voire à une annulation de la police. L'assureur peut aussi demander à l'assuré d'avantage de garanties telles que d'éviter certaines zones à risques, employer des gardes armés à bord du navire ou souscrire à une assurance K&R (*Kidnap et Ransom*) en fonction des risques que présente la zone concernée.

C'est pour ces raisons de connexion avec l'actualité que les polices d'assurance dites « au voyage »<sup>16</sup> contiennent toujours une clause de limitation temporelle de validité. Cette clause permet de pouvoir revenir sur la cotation si un changement de situation survient. La clause prévoit habituellement la validité de la cotation pour 48h. Passées ces 48h, l'assureur peut ajuster les conditions du voyage si nécessaire. On a donc un impact direct de la veille de l'actualité maritime sur l'opération de souscription.

Le service GRIMM PARNER, permet aussi au GAREX de demander ponctuellement un point d'information sur une ou plusieurs sources de risque, un état des lieux sur la sûreté dans le golfe de Guinée par exemple. Le service effectue alors une brève analyse de la si-

<sup>16</sup> En distinction des polices d'assurance « à l'année »

tuation dans un délai de réponse restreint permettant à l'assureur de prendre la mesure du risque, en temps réel, sans entraver la rapidité que nécessitent les opérations de souscriptions :

*« Pirates remain very active in Nigerian waters especially in and around the State of Bayelsa, Rivers and Delta. Kidnap for ransom is the main goal of Nigerian pirates, even if cargo and equipment theft is still observed in some cases. Pirates operate within inland waterways as well as offshore, as far as dozens of nautical miles from the Nigerian coasts. Fire exchange between assailants and the Nigerian security forces is not rare during rescue operations. Elsewhere in the region, anchored ship have already been boarded and robbed by thieves (sometimes using violence) this year in Sierra Leone, Ivory Coast, Ghana, Nigeria, Congo and Angola. »* - Situation Report, GRIMM PARTNERS, June 2017-

De la même façon, des services d'information peuvent aussi être utilisés par les courtiers et assurés, pouvant alors parfaitement exploiter un faible taux de sinistralités dans une zone maritime pour négocier une baisse des primes. Ainsi, les primes d'une police au voyage seront directement fonction de la conjoncture. D'où l'importance d'avoir un outil d'information performant. Cependant certains courtiers n'ayant pas recours à de véritables veilles négocient leur taux uniquement en se rapportant à ceux du marché (marché de Londres essentiellement). Le danger étant, pour les assureurs français, de trop « coller » aux conditions du marché de Londres et de délaisser les avertissements de la veille géopolitique, pourtant seule référence de la situation réelle en mer.

La veille de l'actualité constitue donc la première étape de l'appréhension du risque de guerre. Utilisée principalement par l'assureur, un bon système d'information est essentiel, permettant une bonne connaissance du risque encouru et justifiant commercialement les taux d'assurance. Complémentaire à cette veille générale, l'analyse ciblée est utile pour l'acteur de commerce maritime souhaitant investir dans une zone à risque.

## Chapitre 2 : Une analyse risque pays optimale

L'idée que nous défendrons ici est qu'il existe une corrélation directe entre le risque de guerre et le risque sociopolitique. Nous avons rencontré Christophe Barat, expert risque pays<sup>17</sup> à l'Agence Française de Développement. Il nous a confirmé que le risque pays affecte directement le risque de guerre dans la mesure où l'instabilité sociopolitique est un terreau pour ce type de risque. Le risque de guerre proprement dit est d'ailleurs pris en compte dans l'analyse de risque sociopolitique (et inversement). Le risque assimilé, tel que nationalisation, piraterie, mouvement populaire, se développe via la fragilité sociopolitique de certains Etats. L'appréhension du risque de guerre et assimilés passe donc inévitablement par l'appréhension du risque sociopolitique. Dans une première partie nous nous intéresserons à une méthode d'analyse du risque sociopolitique (A) Dans une seconde partie, nous appréhenderons le risque de guerre à travers cette analyse sociopolitique (B).

### A. La méthodologie de l'analyse risque sociopolitique

Le risque sociopolitique constitue « *la probabilité de déclenchement de troubles sociopolitiques et leurs répercussions potentielles pour les opérateurs économiques* »<sup>18</sup>. Nous présenterons ici certains aspects de la méthode utilisée par les professionnels de l'analyse risque pays. Même si ces méthodes d'analyses peuvent différer d'un institut à l'autre, l'appréhension du risque sociopolitique relève globalement des mêmes fondements.

La méthodologie de l'analyse de risque sociopolitique repose sur trois études.

- L'étude du risque sur la base de deux indicateurs
- L'étude des vulnérabilités structurelles
- L'étude des éléments déclencheurs

---

<sup>17</sup> Entretien avec Christophe Barat, analyste risque pays pour l'Agence Française de Développement

<sup>18</sup> Définition du risque sociopolitique selon l'Agence France de Développement

La première d'entre elles consiste à évaluer approximativement un risque sur la base de deux facteurs, l'un politique, l'autre socioéconomique. Les deux indicateurs retenus sont le revenu par habitant et la nature du régime politique. La classification de la Banque mondiale<sup>19</sup> distingue les pays à faible revenu, à revenu intermédiaire inférieur et à revenu intermédiaire supérieur. La base de données Polity IV<sup>20</sup> qualifie la nature du régime politique (*Autocraties – Régimes Intermédiaires- Démocraties*) en croisant de nouveau deux indicateurs basés sur les procédures de recrutement du chef de l'exécutif et l'ouverture de la participation à la vie politique. Grâce à l'ensemble de ces indicateurs, le pays peut être catégorisé dans le tableau suivant, faisant estimation de son niveau de risque.

		NATURE DU REGIME POLITIQUE			
R E V E N U  P A R  H A B I T A N T S		Etats « faillis » 3	Autocraties 2	Régimes in- termédiaires 2	Démocraties 1
	Pays à faible revenu 3	Niveau de risque : 6	Niveau de risque: 2+3 = 5	Niveau de risque: 2+3 = 5	Niveau de risque: 1+3 = 4
	Pays à revenu in- termédiaire de la tranche inférieure 2		Niveau de risque: 2+2 = 4	Niveau de risque: 2+2 = 4	Niveau de risque: 1+2 = 3
	Pays à revenu in- termédiaire de la tranche supérieure 1		Niveau de risque: 2+1 = 3	Niveau de risque: 2+1 = 3	Niveau de risque: 1+1 = 2

Source : Guide pour l'analyse du risque sociopolitique Agence Française de Développement

<sup>19</sup> Classification des pays en fonction de leur revenu : actualisation 2017-2018  
<http://donnees.banquemondiale.org/>

<sup>20</sup>Political Regime Characteristics and Transitions  
<http://www.systemicpeace.org/polity/polity4x.htm>

La deuxième étape consiste à affiner le niveau de risque estimé lors de la première étape. De nouvelles dimensions sont alors prises en compte : il s'agit de la vulnérabilité structurelle politique, démographique, historique et géographique. Les vulnérabilités politiques diffèrent selon la nature du régime. Si le régime est défini comme une autocratie, l'évaluation portera sur le risque de rupture institutionnelle. Une grille d'éléments doit être renseignée (âge du leader, mécanisme de transmission du pouvoir, force armée du régime, degrés des libertés civiles et politiques...) Dans le cas d'une nouvelle démocratie les questions seront élaborées pour en mesurer la solidité (durée d'existence, multipartismes, taux de participation, crédibilité des institutions publiques...). Le régime intermédiaire est considéré comme le plus instable. N'étant ni autarcique ni démocratique, ce régime est plus enclin à évoluer vers une de ces deux formes. Les sources de changement sont généralement liées à l'hétérogénéité sociale du pays. C'est en effet les distorsions entre groupes qui sont constitutives du risque. Sont alors analysées les fragmentations politiques, ethniques, religieuses de la société. Les vulnérabilités structurelles historiques et géographiques sont examinées via un historique des conflits touchant le pays et ses frontières. Un classement est effectué en fonction de l'intensité de ces conflits, de leur récurrence, de leur cause et de leur localité.

La troisième étape réside dans l'analyse de facteurs pouvant potentiellement déclencher une situation à risque. L'analyste doit mettre en relation des facteurs potentiellement déclencheurs avec les vulnérabilités structurelles mises en évidence lors de la seconde étape. On distingue les facteurs déclencheurs internes tels que l'élection, coup d'Etat, manifestation, assassinat politique, restriction aux libertés de la presse, emprisonnement d'un leader, mort du chef de l'Etat, événement de portée symbolique forte (immolation, grève de la faim...), des facteurs déclencheurs externes tels que désastre climatique, choc des prix, baisse des flux de financements extérieurs, éclatement d'une guerre aux frontières, montée des tensions avec les pays frontaliers, trafic d'armes, influence de la radicalisation religieuse. Il s'agit donc d'une analyse de risque dynamique entre un facteur déclencheur et une vulnérabilité.

Cette procédure permet d'analyser les risques sociopolitiques de façon suffisamment concrète pour pouvoir, sur ces bases, appréhender le risque de guerre. En effet, comme nous allons le voir dans l'étude de cas ci-dessous, la frontière est mince et poreuse entre le risque sociopolitique et le risque de guerre.

#### B. L'appréhension du risque de guerre via l'analyse sociopolitique.

Nous nous intéresserons dans cette partie à deux zones du globe, toutes deux déstabilisées par une actualité brutale. Il s'agit d'abord du Venezuela et de son littoral, où la crise politique augmente le risque de guerre et pénalise les transporteurs maritimes. Il s'agit ensuite de la mer de Chine méridionale où malgré les vives tensions géopolitiques, les transporteurs semblent préservés du risque de guerre.

Suite à la chute brutale des cours du pétrole, le Venezuela connaît depuis l'été 2015 une crise politique et économique rendant le transport maritime incertain. Dénonçant une tentative de coup d'Etat, les milices du gouvernement de Nicolas Maduro répriment violemment les manifestations des opposants au régime. L'opposition dénonce elle un déni de démocratie et une violation des droits de l'homme de la part du gouvernement. De fait, le pays est plongé dans un climat d'insécurité déstabilisé par les pénuries, l'inflation et les restrictions de libertés. Le risque d'émeute, de pillage, de blocage des routes et de nationalisation s'intensifie. En considérant l'ensemble de ces éléments et la méthodologie d'analyse de risque, il apparaît assez clair que le Venezuela est un pays à haut risque sociopolitique. Corrélativement, le risque de guerre s'intensifie aussi.

Le risque de dommages aux transporteurs maritimes résultant d'insurrections et de mouvements populaires est particulièrement vif, d'autant que Caracas, théâtre de ces affrontements, est une ville côtière. Navires et marchandises, d'intérêts stratégiques en temps de



pénuries, sont particulièrement exposés au risque de sabotage ou de blocus. Les transporteurs maritimes étrangers s'exposent aussi au risque de confiscation ou d'expropriation de la part du régime. En effet, des mesures de représailles sur les flottes étrangères sont à craindre car le gouvernement vénézuélien accuse certaines de ces puissances, et notamment les Etats Unis, d'encourager la tentative de coup d'Etat.

Le risque de frappe par engin de guerre est aussi un risque au Venezuela. A titre d'exemple, ce jour, le 29 juin 2017, un groupe de militaires dissident mitraille plusieurs institutions étatiques depuis un hélicoptère, une escalade des violences entre les belligérants pouvant donner lieu à des dommages collatéraux affectant les acteurs de commerce. Aussi, profitant de la faiblesse de l'Etat, les actes de malveillance, les vols et les actes de piraterie se multiplient. De nombreux travailleurs pauvres et notamment les pêcheurs locaux recourent à des activités illicites pour survivre. Plusieurs attaques de yachts privés au large des côtes vénézuéliennes ont été signalées. Le 24 juin 2017, huit hommes sont montés à bord d'un pétrolier amarré au terminal José à Puerto La Cruz. L'équipe de sécurité a été agressée mais l'alerte a pu être donnée, mettant en fuite les indésirables<sup>21</sup>.

Les assureurs RG avaient réagi à cette situation instable pour les transporteurs maritimes. Constatant cette montée d'insécurité au Venezuela, le Joint War Committee, que nous présenterons en seconde partie, a inscrit le Venezuela et l'ensemble de sa zone économique exclusive dans sa liste de pays à risques aggravés du 10 décembre 2015. Le Venezuela figure dès lors comme le seul pays d'Amérique latine soumis à une surprime pour risque de guerre.

On retrouve un contexte de tension politique susceptible d'affecter le commerce international en Mer de Chine méridionale. Les revendications en mer de Chine sont cause de discorde entre les pays de la zone : la Chine, le Vietnam et les Philippines. Il s'agit d'un conflit de souveraineté portant notamment sur les Iles Paracels et Spratleys ainsi que sur

---

<sup>21</sup> Source : Grimm Partner

une bonne partie des eaux de la mer de Chine méridionale. Cette zone est à la fois source d'enjeux économiques avec ses ressources pétrolifères et halieutiques, d'enjeux commerciaux puisqu'il s'agit d'une importante voie de commerce maritime et d'enjeux stratégiques depuis la création de nombreuses bases militaires dans la région. Depuis 2009, la situation s'est dégradée, la Chine reprenant une attitude très agressive, notamment à travers ses chantiers de poldérisation. Récemment, le 21 avril 2017, les autorités philippines enquêtent sur le harcèlement des pêcheurs philippins qui sont régulièrement pris en chasse par des vedettes chinoises dans les eaux des îles Spratley<sup>22</sup>. Dans les Iles Paracel, la Chine aurait déployé un système de défense antimissile et des avions de combat. Démonstration de force suscitant l'inquiétude auprès des pays de la zone.



La carte ci contre, *capture d'écran d'une Live Piracy Map*<sup>23</sup> du Bureau Maritime International, recense les événements marins relatifs à la piraterie ou vol à main armée. On y constate une importante fréquence dans la zone d'Asie du Sud-Est.

Malgré ces vives tensions la JWC n'a pas considéré pertinent d'intégrer la mer de Chine dans la liste des zones à risque aggravé. Preuve que, contrairement à l'exemple du Venezuela, le risque est relativement contenu pour les transporteurs maritimes internationaux. Le risque de guerre, malgré un risque sociopolitique non négligeable, reste maîtrisé par la Chine qui se préserve de tout risque de diminution du trafic vers ses ports.

---

<sup>22</sup> Source : GRIMM PARTNER

<sup>23</sup><https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

Ainsi les analyses sociopolitiques permettent de mieux comprendre le risque de guerre et surtout d'en définir sa nature. Actuellement, c'est la situation sociopolitique du Qatar qui est sous le feu des projecteurs. La crise diplomatique et les mesures restrictives peuvent être source de blocus ou de confiscation de navires. Nous comprenons donc qu'au-delà de la simple veille, une analyse du risque pays plus approfondie est souvent nécessaire pour rendre compte de situations complexes et prendre toutes les mesures du risque de guerre. Intéressons-nous maintenant à l'encadrement de ce risque par les instances nationales et internationales.

## Titre 2 : L'encadrement du risque de guerre

Dès lors qu'un risque a été clairement identifié, il est possible de le prévenir, de le limiter. Limiter le risque signifie réduire la probabilité de survenance d'un évènement mais aussi, dans le cas où l'évènement survient, de limiter ses conséquences. Dans cette partie, nous ferons donc état des instruments limitant du risque, c'est-à-dire des instruments de protection contre le risque de guerre et assimilé. L'élaboration d'instrument de protection émane principalement de deux types d'organismes : les organismes spécialisés, que nous étudierons dans un premier temps (Chapitre 1) et les organismes non-spécialisés, que nous étudierons ensuite (Chapitre 2).

### Chapitre 1 : L'encadrement du risque par les organismes spécialisés

Des organismes spécialisés se démarquent particulièrement dans l'édiction de normes ayants pour vocation de limiter le risque de guerre. Nous étudierons successivement, l'action

---

<sup>24</sup> L'Organisation maritime internationale (OMI) - imo.org

<sup>25</sup> Baltic and International Maritime Conference - bimco.org

de l'organisation maritime internationale<sup>24</sup> (A) l'action de la BIMCO<sup>25</sup> (B) et l'action des sociétés de classification (C).

#### A. L'activité normative de l'OMI

Siégeant à Londres, l'Organisation Maritime Internationale est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies. Réunissant la quasi-totalité des Etats, cette organisation a divers objectifs dont celui d'adopter des normes de sûreté maritime. L'OMI mandate à cette fin le Comité de la Sécurité Maritime<sup>26</sup> chargée de sécuriser les voies navigables du transport maritime.

L'OMI a ainsi édicté la convention SOLAS de 1974, convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer<sup>27</sup> (SOLAS) entrée en vigueur le 25 mai 1980. Cette convention, aujourd'hui pilier de la sécurité du transport maritime, résulte d'un cheminement normatif, débutant en 1914 suite au naufrage du Titanic. Le chapitre XI-2, en particulier, est dédié à la sûreté maritime. Ce chapitre instaure le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS). Le code est composé de deux sections l'une comportant des obligations et l'autre des recommandations relatives à la sûreté. Au-delà de cette référence au code, le chapitre XI-2 met en place des dispositions relatives aux :

- Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté ;
- Prescriptions applicables aux compagnies et aux navires ;
- Contrôle des navires dans les ports ;
- Système d'alerte de sûreté du navire ;
- Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire.

---

<sup>26</sup> Security - imo.org

<sup>27</sup> Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS imo.org

Depuis sa recrudescence dans les années 1980, la piraterie est à l'ordre du jour de l'OMI. Sévissant au début des années 2000 en Asie du Sud Est (Mer de Chine, détroit de Malacca, Singapour) les actes de piraterie se sont progressivement déplacés dans l'Océan Indien (Golfe d'Aden), au large de la Somalie et ont émergé dans le Golfe de Guinée. L'OMI œuvre via une politique d'accords régionaux en matière de sûreté maritime pour endiguer ces risques. Tel est le cas de la *Stratégie de l'OMI pour la mise en œuvre de mesures durables en matière de sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre*<sup>28</sup>. Le Système mondial intégré de renseignements maritimes<sup>29</sup> (GISIS) et les rapports d'incidents de l'OMI permettent aux transporteurs maritimes d'être informés sur les actualités relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée.

La responsabilité concernant l'utilisation de gardes armés à bord des navires incombe aux Etats du pavillon et aux Etats côtiers. Néanmoins, sur ce thème, l'OMI publie des recommandations à l'ensemble des acteurs du trafic maritime. Les codes de conduite BMP (Best Management Practice) font partie de ces recommandations. En étroite coopération avec l'OMI, les Etats côtiers de l'Afrique de l'Est et du moyen orient ont élaboré le Code de Djibouti<sup>30</sup> réprimant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans l'Océan Indien occidental et du golfe d'Aden. Concernant le terrorisme, l'OMI travaille de concert avec les organisations internationales spécialisées afin de relayer dans le domaine du transport maritime les meilleures recommandations applicables à ce type de risque. Comme nous le verrons un peu plus bas, le thème de la cybersécurité est aussi à l'ordre du jour de l'OMI, qui cherche à identifier ce risque et à proposer une réponse adéquat avec l'aide d'instances spécialisées dans ce type de risque. Il n'est pas rare que l'OMI fasse référence dans ses circulaires à des travaux d'organisations professionnelles. Tel est le cas par exemple sur la circulaire MSC.1/Circ.1526 du 1<sup>er</sup> Juin 2016 de l'OMI faisant référence

---

<sup>28</sup> <http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>

<sup>29</sup> Conf. Circulaire n°3047 du 27 septembre 2013

<sup>30</sup> <http://www.imo.org/fr/OurWork/Security/PIU/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>

aux Directives sur la cybersécurité à bord des navires édictées entre autre par la BIMCO. Penchons-nous sur les travaux de cette organisation.

## B. L'activité normative de la BIMCO

La *Baltic and International Maritime Conference*, dite BIMCO, est une organisation professionnelle dont l'objectif principal est de faciliter les opérations commerciales des transporteurs maritimes en édictant des clauses et des contrats types de façon à standardiser et harmoniser le commerce international. Cette organisation non gouvernementale, par son activité normative, contribue à l'encadrement du risque de guerre. La BIMCO prévoit des clauses et contrats types pour tous les acteurs du monde maritime, et principalement pour l'affrètement, à temps ou au voyage. Des clauses spécifiques viennent alors encadrer le risque de guerre encouru par les transporteurs maritimes.

La *War Risks Clause de la BIMCO* permet ainsi de créer un équilibre dans le contrat d'affrètement entre les exigences commerciales du fréteur et la nécessité de minimiser l'exposition au risque de l'équipage et du navire. Cette clause donne une certaine liberté à l'affréteur dans l'évaluation du risque et la prise de mesures raisonnables lui permettant de s'y soustraire. Il pourra par exemple renoncer à un transit dans une zone à risque lorsque celle-ci l'expose à un risque de guerre et assimilé. La *War Risk Clause* permet aussi d'éviter ou de quitter les ports peu sûrs, ou encore de débarquer un passager ou un membre de l'équipage représentant une menace pour le transport. La BIMCO prévoit aussi des *War Risks Clauses* adaptées en fonction des zones à risques dans lesquelles s'effectuent le transport (Benin, Indonésie, Iran, Géorgie, Bahreïn, Arabie Saoudite, Somalie, Israël). La clause de *War Cancellation* permet aussi la rupture brutale du contrat d'affrètement en cas de déclenchement d'une guerre entre les pays déterminés par les parties.

La *Piracy Clause* suggère à l'affréteur de suivre un itinéraire évitant les zones à risques et de prendre un certain nombre de mesures préventives afin de minimiser le risque :

navigation sous escorte, éviter la navigation de nuit, ajuster la vitesse de navigation, équipement de protection contre les attaques et plus généralement le respect des recommandations de l'ONU et de l'OMI sur la piraterie. La *Strike clause* appréhende le risque de grève qui, rappelons-le, est assimilé au risque de guerre. Cette clause instaure une certaine souplesse de gestion, au profit de l'affréteur, des pertes d'exploitations liées à la grève et au lock out. Les ISPS/MTSA clauses, peuvent aussi être insérées dans les contrats. Ces clauses exigent l'application obligatoire par les parties des dispositions du code ISPS ainsi que du *Maritime Transportation Security Act of 2002* prévoyant des mesures de sureté applicables au transport maritime.

### C. L'activité normative des sociétés de classification

Les sociétés de classifications, contribuent aussi à rendre effectif l'encadrement du risque de guerre dans la mesure où elles certifient le respect des normes de sureté par les navires. L'importance qu'attachent les affréteurs, les autorités portuaires, les assureurs, les banquiers, l'équipage et les passagers du navire à ces certifications font de l'activité de ces sociétés un rouage clef de l'appréhension du risque. C'est le principe de la *soft law* ; l'application de normes internationales est encouragée par des considérations commerciales.

Ainsi OMI, BIMCO et Société de Classification, en proposant leurs services spécialisés dans le monde du transport maritime encadrent et limitent le risque de guerre. Parallèlement à ces organismes spécialisés, des organismes à vocation normative générale contribuent à cette activité d'encadrement en édictant des normes ayant un impact direct sur le monde maritime. Etudions-les.

Chapitre 2 : L'encadrement du risque par les organismes non-spécialisés

On distingue parmi ces organismes non spécialisés, des organismes universels, régionaux et étatiques que nous étudierons successivement. A chaque échelle, que ce soit par des recommandations, des accords ou des normes impératives, ces organismes participent à la structure normative encadrante du risque de guerre

#### A. L'activité normative des organismes universels

L'Organisation des Nations Unies dont la mission est « *la promotion de la paix dans le monde* » (Chartes des Nations Unies) a émis des résolutions dans divers domaines tendant à réduire le risque de guerre notamment dans le monde maritime. L'ONU via la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, a défini le concept de piraterie. C'est une première étape incontournable dans l'appréhension du risque. La piraterie est ainsi définie par l'article 101 de la Convention de Montego Bay « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord* » et ne s'applique qu' « *en haute mer* » ou « *dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* » Dès lors, selon cette définition, un acte de vol à main armée ne sera pas assimilable à de la piraterie si il est commis dans une mer territoriale. Le régime juridique propre à la piraterie ne sera donc pas applicable et la gestion du risque sera, de fait, différente. Nous verrons que cette définition internationale ne fait pas l'unanimité parmi les acteurs du transport maritime, notamment dans le cadre des assurances où cette définition juridique ne concorde pas toujours avec une réalité factuelle et commerciale.

La résolution 1851 sur la piraterie a été prise par l'ONU le 16 décembre 2008. Cette résolution prévoit que « *les États et les organisations régionales qui coopèrent à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes (...) sont autorisés à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie (...)*» Cette résolution



donne ainsi droit aux Etats d'agir sur le territoire somalien et notamment poursuivre les pirates à l'intérieur des eaux territoriales somaliennes. Si l'efficacité de ces mesures sur une baisse significative des actes de piraterie reste à démontrer cela empêche au moins que ces pratiques illégales ne se développent via un contexte juridique favorable. L'ONU incite aussi les États, « *en collaboration avec les secteurs des transports maritimes et des assurances, et l'Organisation maritime internationale à continuer de mettre au point des notes d'information et des pratiques optimales concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense* » contre la piraterie.

Le risque de terrorisme, plus alarmant pour les acteurs de transport, a aussi été appréhendé par l'ONU. Ce risque, dépassant les frontières maritimes, est appréhendé via un bureau de lutte spécialisé contre le terrorisme<sup>31</sup>. Ce bureau, travaillant de concert avec l'OMI, prône l'application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, afin d'assurer le principal défi, « *la protection d'installations portuaires, car la structure de sécurité y implique généralement plusieurs parties prenantes gouvernementales et privées* »<sup>32</sup> Le manque de coordination entre les autorités portuaires, garde-côtes, douanes, polices et armées a aussi été identifié par le bureau comme une faiblesse dans la lutte face au terrorisme. On dénombre aussi des réglementations appréhendant d'autres aspects du risque de guerre (transport d'armes, saisie, confiscation) pouvant avoir un impact sur le monde du transport maritime.

## B. L'activité normative des organismes régionaux

A l'échelle régionale, des organismes non spécialisés élaborent aussi des normes adaptées aux problématiques régionales, ayant pour objectif d'endiguer le risque de guerre et assimilés. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) a édifié

---

<sup>31</sup> Bureau de lutte spécialisé contre le terrorisme - <http://www.un.org/fr/counterterrorism/>

<sup>32</sup> Déclaration de M. CHRIS TRELAWNY, Conseiller spécial du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la sécurité maritime- <https://www.un.org/press/fr/2017/cs12714.doc.htm>

un Mémorandum d'entente sur la création d'un réseau fonctionnel intégré sous-régional de garde-côtes. Le mémorandum redonne une vigueur régionale aux résolutions onusiennes, conventions de l'OMI et autres références internationales. Le mémorandum met aussi en œuvre une politique sécuritaire basée sur un réseau régional de garde-côtes<sup>33</sup>. Cette même organisation a aussi édifié un code de conduite concernant la répression des actes de piraterie, de vols à main armée à l'encontre des navires et de toute activité maritime illicite en Afrique de l'Ouest et du Centre.

De même, l'Union européenne joue en termes de sûreté maritime un rôle de relai normatif. On note par exemple la transposition par le parlement européen de la réglementation internationale de l'OMI. L'Union européenne va même au-delà de la simple transposition en rendant obligatoire la partie B facultative du code ISPS, constituée de recommandations pour les gouvernants, les compagnies et les ports. Le règlement 725/2004 du 31 mars 2004 a pour vocation l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires tandis que la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 prévoit que l'État du port doit procéder à des contrôles stricts menés sur tous les navires naviguant dans les eaux européennes, islandaises et norvégiennes. L'Union Européen a aussi signé un accord de coopération douanière et d'assistance mutuelle (CMAA) avec les Etats Unis d'Amérique permettant d'assurer une amélioration réciproque de la sécurité et sûreté des transports maritimes.

### C. L'activité normative des organismes étatiques

Les Etats ont aussi leur part de responsabilité dans la sûreté du transport maritime. *La circulaire de l'OMI MSC relative à l'embarquement d'équipes privées de protection armées sur les navires prévoit que c'est à l'Etat du pavillon de prendre des mesures concernant les gardes armés à bord des navires.* En France, le *Décret n°2004-29 du 26 mars 2004* a introduit dans le droit interne les amendements à la Convention SOLAS et au code ISPS.

---

<sup>33</sup> Mémorandum d'entente sur la création d'un réseau fonctionnel intégré sous régional de garde-côtes

L'ordonnance du 12 juillet 2004, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, a développé la notion de zone portuaire de sûreté distinguant le plan de sûreté portuaire et le plan d'installation portuaire. La France a aussi mis en conformité les trois niveaux de sûreté prévus par le code ISPS aux cinq niveaux du dispositif de sûreté nationale, « Vigipirate »<sup>34</sup>. Enfin, d'après la Convention Solas, la responsabilité en matière de sûreté maritime est partagée entre Etat côtier, Etat du port et Etat du pavillon. L'Etat étant, en droit international, la seule entité titulaire de la souveraineté, c'est à lui que revient, *in fine*, la responsabilité de prendre des mesures impératives et coercitives, efficaces pour limiter le risque de guerre.

Finalement on constate que l'encadrement du risque fait intervenir de façon coordonnée les organisations spécialisées et non spécialisées. Les normes sont élaborées par les organisations professionnelles, compétentes pour évaluer les risques et établir des mesures de protection adaptée. Ensuite, les organismes non spécialisés, se chargent de les rendre applicables à différentes échelles. Si la prévention du risque peut être analysée comme une phase défensive, d'évitement du risque, la seconde phase est une phase d'affrontement. Le transporteur maritime envisage la réalisation du risque. Il cherche alors à en assurer la meilleure gestion.

---

<sup>34</sup> Voir Adial, Les risques exceptionnels: la notion des risques de guerre et assimilés 26/11/2013 - <http://www.institut-numerique.org/section-2-les-risques-exceptionnels-la-notion-des-risques-de-guerre-et-assimiles-529426a65c217>

## Seconde Partie : La gestion du risque

La gestion du risque est le second volet de l'appréhension du risque de guerre. En souscrivant à une assurance guerre, les transporteurs maritimes se protègent contre les conséquences désastreuses que pourrait avoir un tel sinistre sur leur business. C'est le transfert de risque vers l'assureur que nous étudierons dans un premier temps (Titre 1). Dans l'éventualité où le sinistre advienne, les transporteurs et assureurs se doivent de réagir de façon adéquate pour surmonter le sinistre et ses conséquences. C'est ce que nous verrons ensuite, en étudiant la gestion de sinistre (Titre 2).

### Titre 1 : Le transfert du risque de guerre

L'assurance guerre permet au transporteur maritime de se décharger du risque de guerre. Le risque reposant désormais sur l'assureur. Dès lors qu'il est assuré, le transporteur ne supportera pas les coûts résultants d'un sinistre de guerre. En pratique, le transfert de risque reste souvent incomplet et un reste à charge doit être assumé par le transporteur. Le transporteur s'assure à hauteur de la valeur déclarée du navire ne correspondant pas toujours à la valeur réelle. D'autre part, même si les pertes d'exploitations peuvent aussi être assurées, il n'en demeure pas moins qu'un sinistre peut entraver l'exploitation du navire au-delà des valeurs assurées. Une marge de perte pour le transporteur sera donc fréquente en cas de sous-estimation de ces valeurs. Enfin, comme pour la plupart des assurances, un sinistre donne lieu à un malus et à une augmentation des primes. Ainsi nous garderons à l'esprit qu'en pratique une part du risque pèse toujours sur le transporteur malgré le transfert de risque, ce qui incite le transporteur à la diligence. Nous étudierons donc ce jeu de transfert du risque évoluant en fonction des besoins du transporteur (Chapitre 1) et des exigences des assureurs (Chapitre 2).

## Chapitre 1 : L'élaboration de polices adaptées aux besoins du transporteur

En fonction des besoins de l'assuré, deux types de police sont envisageables. La police à l'année prévoit une couverture annuelle dans laquelle l'assuré peut entreprendre un nombre indéfini de voyages à travers le monde à l'exception de certaines zones (A) tandis que la police au voyage prévoit une couverture pour un voyage déterminé en zone à risque aggravé (B).

### A. L'agencement des polices à l'année

La police à l'année est généralement souscrite par les transporteurs maritimes souhaitant assurer leur flotte contre le risque de guerre sur une période définie. Le transporteur assuré s'acquitte donc d'une prime annuelle déterminée par un pourcentage de la valeur des unités couvertes par la police. L'assuré est libre dans la déclaration de valeur de ses navires et l'assureur sera engagé uniquement par la valeur déclarée. Le taux applicable sur ces valeurs est fonction du type de navire, de leur état, des zones de navigation ainsi que de considérations commerciales. Il arrive d'ailleurs que pour des exigences bancaires, des pontons en plein cœur de capitales européennes soient assurés contre le risque de guerre. Le faible risque abaissant alors fortement le montant des primes.

Le taux des polices à l'année est généralement peu élevé par rapport aux polices au voyage. En effet, en excluant de son champ d'application certaines zones de navigation considérées comme trop dangereuses, la police annuelle est moins exposée aux risques. Les primes restent néanmoins importantes car le taux s'applique sur des flottes entières. Cela crée une exposition au risque amplifiée par le nombre, plus que par l'intensité du risque lui-même. L'article L 113-2 al.3 du code des assurances oblige l'assuré à « *répondre exac-*

*tement aux questions posées par l'assureur, notamment dans le formulaire de déclaration du risque»* ainsi que de déclarer « *les circonstances nouvelles qui ont pour conséquence soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux et rendent de ce fait inexacte ou caduques les réponses faites à l'assureur* ». Habituellement, les transporteurs doivent montrer « *patte blanche* », la souscription d'assurance étant conditionnée à un passif vierge de sinistre guerre pour chaque navire.

En cas d'absence de sinistre à l'échéance de la police, un *NCB*<sup>35</sup> est généralement accordé au transporteur assuré. Il s'agit d'une ristourne représentant un pourcentage plus ou moins important de la prime pouvant être conditionnée au renouvellement de la police. Cette pratique commerciale encourage l'assuré à être précautionneux, à limiter son exposition ainsi qu'à le fidéliser.

La police à l'année comporte aussi les clauses essentielles à tout contrat classique, la particularité étant l'objet du contrat : le rachat d'un risque. Comme dans la plupart des contrats internationaux, une clause de détermination de loi applicable ainsi qu'une clause attributive de juridiction doivent y figurer. La police risque de guerre peut être couplée avec la police risque ordinaire. La section RO et la section RG se partagent alors un unique cadre contractuel. Ainsi même si les assureurs RO et RG ne sont pas les mêmes, cela permet une gestion groupée des risques plus facile à concevoir pour le courtier et l'assuré.

Les polices à l'année peuvent difficilement couvrir des voyages dans des zones à risque aggravé. En effet, ce risque n'est pas le même que le risque hors zone et il évolue constamment. Dès lors que le risque est différent, il doit être appréhendé différemment d'où la nécessité d'élaborer des polices au voyage.

---

<sup>35</sup> No Claim Bonus : ristourne de prime en cas d'absence de sinistre

## B. L'agencement des polices au voyage

Un transporteur couvert par une police à l'année s'acquitte d'une prime de risque. Lorsque celui-ci veut traverser une zone à risque aggravé, il souscrit à une police au voyage et s'acquitte d'une *surprime*. Pour effectuer son voyage, le transporteur maritime doit donc transmettre à l'assureur l'ensemble des détails du transit : port d'embarquement, escales, port de débarquement, itinéraire précis, durée du voyage, type de navire et type de la marchandise transportée. Du côté des assureurs, une analyse approfondie du voyage est entreprise pour évaluer le risque et établir une cotation.

Une prompte recherche sur Equasis via le numéro IMO permet aux assureurs de connaître la catégorie du navire transporteur et d'avoir un historique de ses activités. En effet certains navires sont plus à risque que d'autre. Les yachts sont particulièrement vulnérables dans les zones où la piraterie sévit. Les navires de pêche et les dragueurs sont exposés au risque de mines, torpilles et autres explosifs oubliés des fonds marins. Les navires citerne et pétroliers sont dans certains ports particulièrement exposés aux risques de saisie, blocage, grève et lock out.

La marchandise doit elle aussi être déclarée aux assureurs. La prime de risque dont devra s'acquitter le transporteur sera d'autant plus élevée que la marchandise expose le navire au risque. Par ailleurs le transporteur se verra refuser toute assurance s'il transporte une marchandise sous sanction. L'ONU, l'UE ou les Etats élaborent des listes de marchandise et pays sous sanction. Dès lors qu'une de ces listes prohibe le commerce de certains types de marchandise, l'assureur ne pourra couvrir le voyage. Par exemple, un transporteur ne pourra être régulièrement assuré pour le transport de certains produits chimiques en Syrie. Enfin, les polices d'assurance contiennent fréquemment des clauses excluant certains types de marchandises. Le transport d'armes et de munitions ou encore le transport d'animaux vivants peuvent être sujet à de telles clauses. C'est aussi par souci de conformités avec la

liste sanction américaine que le dollar américain ne peut être utilisé dans les affaires impliquant l'Iran.

Les escales et plus largement l'ensemble de l'itinéraire suivi doit être précisé par le transporteur avant le voyage. C'est principalement les zones traversées qui déterminent le risque auquel s'expose le navire. Ainsi, un navire entrant dans la mer territoriale somalienne ou faisant escale à Al Mukalla, port yéménite, devra s'acquitter d'importantes surprimes. Le transporteur doit préciser le nombre de jour qu'il estime passer en zone à risque aggravé. Une longue escale dans un port peu sûr sera naturellement plus risquée qu'une desserte rapide. Les cotations sont donc généralement établies pour une durée standard<sup>36</sup>. En cas de dépassement de la durée prévue du voyage, la surprime est réévaluée au prorata.

Les cotations aux voyages se basent donc sur l'ensemble de ces éléments. Et même si commercialement les surprimes peuvent être dégressives en fonction du nombre de voyage, chaque voyage est considéré de façon unique et indépendante. Ainsi chaque cotation est réalisée par rapport à une situation à un instant T. Le transporteur effectuant deux voyages à une semaine d'écart ne pourra pas se prévaloir de la même cotation. C'est la raison pour laquelle chaque cotation a une validité limitée dans le temps.

Pour prévenir le risque de guerre, on retrouve dans les cotations au voyage des recommandations à l'attention du transporteur. Par exemple pour un voyage passant à proximité de la corne de l'Afrique, zone à risque aggravé, l'assureur conditionne la couverture du voyage au respect de plusieurs impératifs<sup>37</sup> :

*- Le navire ne doit pas transiter entre la Somalie et l'île de Socotra<sup>38</sup>.*

*- Le navire ne peut s'approcher à plus de 100 Miles nautiques de l'archipel de Socotra.*

---

<sup>36</sup> Par exemple 7 à 10 jours pour la traversée de l'Océan Indien.

<sup>37</sup> Ci dessous les conditions utilisées par le GAREX.

<sup>38</sup> Ile yéménite au large des côtes somaliennes.



- *Le navire ne peut rester à moins de 40 Miles nautiques au nord de la Somalie entre le 45° Est et le Cap Guardafui<sup>39</sup> (11° 50' N, 51° 16.9' E.)<sup>40</sup>*
- *Le navire ne peut faire escale dans aucun port ni retarder son passage excepté cas de force majeure.*
- *Le transporteur doit respecter les BMP<sup>41</sup>, procédure en cas d'attaque de pirates ou d'autres évènements indésirables.*
- *Le transporteur doit se référer au site [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) qui assure un service aide pour la navigation autour de la corne de l'Afrique.*

Le transporteur peut prétendre à une réduction de la prime lorsqu'il prend des mesures réduisant son exposition au risque. Il en est par exemple ainsi lorsque le transporteur équipe son navire de gardes armés. Généralement requis au nombre de trois par les assureurs, la présence de ces gardes armés diminue le risque d'attaque et donc, de la prime de risque. La présence de gardes doit cependant être invoquée de façon pertinente. Pour un voyage Inde - Libye par exemple, le transporteur pourra revendiquer la présence de gardes armés lors de son transit dans le golfe d'Aden car le risque de piraterie est présent. Par contre, il ne pourra pas l'invoquer dans les eaux territoriales libyennes qui sont aussi considérées comme zones à risque aggravées mais peu soumises au risque de piraterie.

De même, le transporteur peut souscrire parallèlement à son assurance guerre une assurance K&R<sup>42</sup>. Il s'agit d'une assurance spécifique pour le risque de kidnapping et de demande de rançon. Dès lors qu'une telle garantie est souscrite, le risque de K&R est externalisé de la police RG et n'a donc plus vocation à être couvert. Logiquement, la tarification est adaptée. Là aussi la garantie K&R doit faire diminuer le risque de façon effective pour que les assureurs la prennent en compte.

---

<sup>39</sup> Cap à l'extrémité de la corne de l'Afrique.

<sup>40</sup> Coordonnée du Cap Guardafui

<sup>41</sup> Best Management Practices (4 August 2011)

<sup>42</sup> Kidnap & Ransom

Le transporteur maritime bénéficie donc d'une importante offre de couverture RG, que ce soit à l'année ou au voyage, la liberté contractuelle permettant de cibler au mieux le risque encouru par le transporteur et ainsi d'adapter l'offre de l'assureur à la demande de l'assuré. En contrepartie l'assureur doit soumettre le transporteur à un cadre normatif lui permettant de conserver un certain contrôle du risque.

## Chapitre 2 : Un cadre général protecteur de l'assureur

Les polices, au voyage ou à l'année, sont systématiquement composées de clauses constituant un cadre protecteur pour l'assureur. Respectant la maxime d'un célèbre auteur anglais « *définir, c'est limiter*<sup>43</sup> », un cadre limitant permet de définir le risque assurable. Cette appréhension du risque se fait par double bornage. Un bornage via la nature du risque s'effectue par les clauses essentielles (A) tandis que les limites de navigation bornent géographiquement le risque (B).

### A. La garantie des clauses essentielles

L'assureur se montre particulièrement vigilant à ce que ces clauses soient contenues dans les polices d'assurance. En effet ces clauses sont considérées comme essentielles pour l'assureur dans la mesure où elles précisent le risque assurable. Ce sont d'ailleurs pour la plupart des clauses d'exclusion, la définition du risque assurable se faisant par la négative. Ces clauses sont généralement issues du marché de l'assurance maritime britannique et sont ensuite adaptées au marché français. Elles constituent un garde-fou pour l'assureur, rendant le transfert de risque incomplet.

---

<sup>43</sup> Oscar Wilde

La clause 380, clause d'exclusion des risques cybernétiques est une clause d'exclusion des risques de dommages causés par l'utilisation malveillante « *de tout ordinateur ou équipement informatique, programme ou logiciel informatique, virus informatique, code falsifié ou transmission de données, ou tout autre système électronique* »<sup>44</sup> Cette clause permet aux assureurs de se prémunir contre un risque difficile à appréhender dans le transport maritime tant les conséquences sont incertaines. Néanmoins devant la demande croissante des transporteurs maritimes de nombreux assureurs envisagent le rachat du risque cyber. C'est en effet une opération risquée car le risque peut affecter le réseau informatique de l'ensemble d'une flotte, pouvant ainsi rendre les montants des dommages très élevés. Dès lors il fait peu de doute que les assureurs limiteront par une clause le montant des réclamations au titre des sinistres cybernétiques. D'autre part, les assureurs RG devront bien distinguer le risque de guerre cybernétique nécessitant une intention malveillante du simple risque cybernétique dû à une défectuosité des appareils électroniques et informatiques. Une exigence de *due diligence* sera sûrement exigée de la part des assureurs RG. Le Joint Committee Hull a d'ailleurs déjà établi une liste<sup>45</sup> de normes auxquelles peuvent faire référence les assureurs.

La *clause d'exclusion des risques de contamination radioactive et des risques chimiques, biologiques, biochimiques et électromagnétiques*, dite clause 370, évince du risque assurable tout risque de dommage pouvant être provoqué par des armes ou engins ayant des « *propriétés radioactives, toxiques, explosives, dangereuses ou contaminantes de toute installation nucléaire, réacteur, ou tout autre équipement ou composant nucléaire* »<sup>46</sup>. On constate que la clause d'exclusion 370 tout comme la clause 380 répond à un besoin de protection face à des risques émergents. Les conséquences de ces risques étant difficilement concevables – et donc assurables –, les assureurs, par prudence justifiée, préfèrent les exclure des polices.

---

<sup>44</sup> Traduction libre de la clause d'exclusion des risques cybernétiques 10/11/2003

<sup>45</sup> JHC Cyber Risk Assessment Guidance

<sup>46</sup> Traduction libre de la clause anglaise d'exclusion des risques nucléaires du 10/11/2003

La clause 359 permet aux assureurs de mettre un terme à la couverture du risque en cas de changement radical de la conjoncture géopolitique. Cette clause prévoit d'une part la possibilité pour l'assureur et l'assuré de mettre fin à la garantie dans un délai de 7 jours. D'autre part, la clause instaure une cessation automatique de la garantie en cas « *d'ouverture des hostilités (qu'il y ait ou non déclaration de guerre), entre chacun des pays suivants : Royaume Uni, Etats-Unis d'Amérique, France, Fédération Russe, République populaire de Chine.* »<sup>47</sup> Cette disposition peut sembler très protectrice à l'égard de l'assureur mais répond à une certaine logique. Un changement aussi brutal de situation modifie totalement le risque couvert. Dès lors que le risque n'est plus le même, il est justifié que la couverture cesse et qu'une nouvelle couverture plus adaptée soit mise en place.

Les « *Sanction clauses* » délivrent l'assureur de ses obligations d'assurance lorsque « *la fourniture d'une telle prestation ou un tel paiement l'exposerait à une sanction, prohibition ou restriction résultant d'une résolution de l'Organisation des Nations Unies, et/ou aux sanctions économiques ou commerciales prévues par les lois ou règlement édictées par l'Union Européenne, La France, Les États-Unis d'Amérique ou par tout autre droit national applicable prévoyant de telles mesures.* » En France, la Direction Générale du Trésor tient à jour un tableau récapitulatif <sup>48</sup> des pays sous sanction répertoriant toutes les informations concernant les conduites à adopter pour commercer avec ces pays sanctionnés. Cette clause vient renforcer les précautions entreprises par le service *compliance* des assureurs. Ce service *compliance* doit s'assurer de la conformité de l'affaire avec les sanctions internationales susceptibles de s'appliquer. Cependant cette démarche reste une obligation de moyen pour l'assureur. Sans réelle moyen de vérification si ce n'est la bonne foi de l'assuré, la *compliance* doit surtout réaliser sa *due diligence* d'où la nécessité d'un garde-fou telle que la *sanction clause*.

---

<sup>47</sup> Traduction libre de la clause 359

<sup>48</sup> [http://www.tresor.economie.gouv.fr/8465\\_tableau-recapitulatif-des-mesures-restrictives-par-pays](http://www.tresor.economie.gouv.fr/8465_tableau-recapitulatif-des-mesures-restrictives-par-pays)

Face aux clauses d'exclusion, protectrices de l'assureur, on retrouve *a contrario*, des clauses d'extension. Ces clauses font référence à des risques supplémentaires que les risques de guerre ordinairement assurés. Ces clauses permettent d'étendre la garantie à de nouveaux risques tels que le vol avec violence, ou encore la pratique de la baraterie<sup>49</sup>.

## B. La garantie des limites de navigation

Comme pour les clauses essentielles, les limites de navigation de référence sont élaborées par le marché Britannique. Le Joint War Committee<sup>50</sup> qui représente l'ensemble des souscripteurs londoniens (les Lloyd's et International Underwriting Association of London) se réunit trimestriellement et tient à jour une liste de zone exclues. La dernière liste en date étant la JWLA/022 du 10 décembre 2015. La carte ci-dessous représente l'évolution des zones à risques aggravés

Evolution des zones à risques aggravés



<sup>49</sup> Violent Theft, Piracy and Barratry Extension 17/10/2005

<sup>50</sup> <http://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>

En rouge, les zones à risques aggravés définies par la liste de 2015.

En orange, les anciennes zones à risque aggravés supprimées par la liste 2015.

En jaune, les anciennes zones à risque aggravés supprimées par la liste 2013.

La quasi-totalité des assureurs RG se réfère à cette liste, appliquant donc une surprime pour les voyages entrepris dans les zones mentionnées. Une clause spéciale<sup>51</sup> est utilisée dans les polices RG faisant référence à cette liste. La clause énonce qu'un voyage en zone exclue ne pourra être entrepris « *que si l'Assuré se met d'accord avec les Assureurs sur toute modification des conditions de la couverture et toute surprime qui pourrait être demandée* ». En souscrivant une police contenant cette clause, le transporteur maritime pourra donc naviguer dans le monde entier à l'exception de ces zones exclues, zones où le risque est aggravé. Une demande de certains transporteurs, pouvant être mentionnée, cherche à faire exception à cette règle. Il s'agirait d'insérer une clause<sup>52</sup> permettant d'entrer dans les zones exclues, sans surprimes, si l'objectif poursuivi est de sauver des vies humaines.

Edictée par les assureurs eux même, la liste JWC peut sembler à certains égards imprégnée de considérations commerciales. En effet plus de la moitié de l'Océan Indien est évaluée comme zone à risques aggravés. L'étendue de cette zone permet de surprimer une grande partie des transports maritimes entre l'Asie / Océanie et l'Europe / Afrique / Proche & Moyen Orient. La carte ci-dessous<sup>53</sup> représente le trafic maritime dans l'Océan Indien fin juillet 2017. Il est intéressant de la comparer avec la carte des zones à risques. On s'aperçoit alors que l'ensemble de ces flux de navires, serait soumis à des surprimes dans la mesure

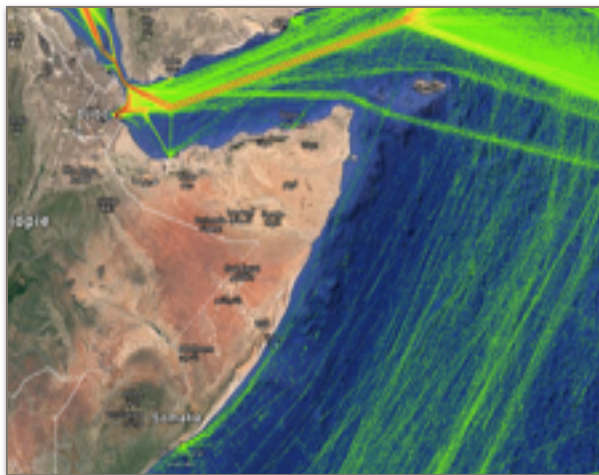
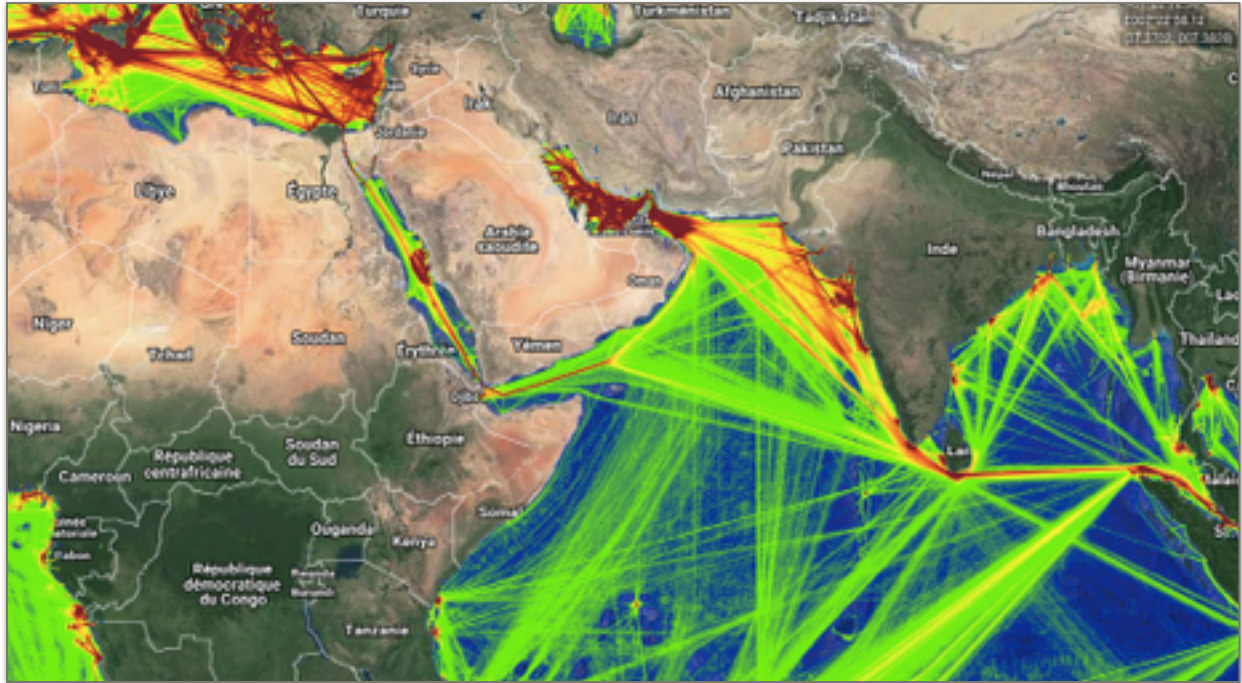
---

<sup>51</sup> Clause de Limitations de Navigation pour les Risques de Guerre Corps, les Grèves, le Terrorisme et tous les Périls en découlant. (5JW2005/001A)

<sup>52</sup> Saving Life at Sea (SAR) "In case the vessel breaches trading warranties for the purpose of saving life at sea the vessel remains covered without additional premiums"

<sup>53</sup>Capture d'écran de Marine traffic <http://www.marinetraffic.com/fr/ais/home/centerx:38.0/centery:26.4/zoom:3>

où il traverse l'Océan Indien, la Mer Rouge, le Golfe d'Aden, le Golfe d'Oman et la Mer d'Arabie.



On remarque aussi que les eaux somaliennes, particulièrement sujettes au risque de piraterie sont soigneusement évitées par les transporteurs. De même le passage entre le Cap Guardafui et l'île de Socotra, prohibé par de nombreuses polices d'assurance, est majoritairement évité.

Source : Marine Traffic

Finalement, le transfert du risque répond à deux exigences. D'une part, le transfert doit se conformer au mieux aux besoins de l'assuré. Le risque transféré doit être le plus proche possible du risque effectif auquel s'expose le transporteur. D'autre part, le risque transféré doit respecter les standards protecteurs de l'assureur, standards qui tendent à dé-

limiter le risque transféré. C'est lors du travail de souscription que l'équilibre entre ces intérêts est négocié.

## Titre 2 : La gestion du sinistre

L'étude de la gestion de sinistre est nécessaire pour appréhender le risque de guerre. En effet, l'appréhension d'un risque dépend des gestions de sinistres passés. Une prise en charge efficace du sinistre par l'assureur rassurera l'assuré qui sera plus disposé à se soumettre au risque. De même pour l'assureur, la survenue d'un sinistre modifiera son rapport au risque, se traduisant généralement par une augmentation des primes. De plus, dans la mesure où la gestion contentieuse de sinistre est source de jurisprudence, elle devient constitutive du droit applicable à la gestion du risque. Dès lors, la gestion de sinistre a un impact déterminant sur l'appréhension du risque. On distinguera la gestion amiable de sinistre (Chapitre 1) de la gestion contentieuse de sinistre (Chapitre 2).

### Chapitre 1 : La gestion amiable de sinistres

Les sinistres dus au risque de guerre sont relativement rares puisqu'il s'agit d'un risque exceptionnel et se soldent majoritairement par une gestion amiable. Une des étapes clés de la gestion de sinistre réside dans l'intervention de l'expert. C'est en effet via le rapport d'expertise que le sinistre est attesté et évalué. Nous profiterons donc d'une première section pour traiter la qualification du sinistre (A), étape cruciale de la gestion de sinistre. Dans une seconde section, nous étudierons la procédure de gestion amiable de sinistre (B).

#### A. La qualification du sinistre



L'expertise est une étape incontournable de la gestion de sinistre puisqu'elle permet à la fois d'identifier la cause du sinistre et d'en estimer le montant. Dès lors, les assureurs mandatent un expert pour déterminer si le sinistre relève de la couverture d'assurance, et le cas échéant, déterminer le montant de la réparation. L'expertise d'un navire sinistré nécessite des compétences à la fois pratiques et techniques. Notre entretien avec le commissaire d'avarie à Paris, Michel Boudrey, nous a permis de comprendre que les difficultés/intérêts de l'expertise résident dans l'hétérogénéité de la nature des sinistres. Il n'existe donc pas d'expert qui serait spécialisé uniquement dans le risque de guerre. L'expert est dépêché en fonction et de ses compétences techniques et de sa situation géographique par rapport au sinistre. Dans son rapport d'expertise, il doit absolument rester objectif et donc, ne pas qualifier le sinistre. Ce sont les assureurs qui devront s'entendre sur la qualification sur les bases d'un rapport d'expertise neutre. Nous allons voir que la frontière est mince entre un sinistre relevant du risque de guerre ou du risque ordinaire. La question de l'indépendance de l'expert vis-à-vis de son mandant se pose alors. A cela, l'expert professionnel répond que l'indépendance est la condition *sine qua non* de sa profession.

L'expert Michel Boudrey a eu l'occasion de travailler sur un sinistre pouvant s'apparenter à du risque de guerre en plein cœur de Paris, à quelque pas de la Tour Eiffel. En juin 2016, deux groupes de belligérants se sont violemment affrontés sur les quais en contrebas du pont d'Iéna. Un groupe poursuivant l'autre, la lutte s'est déplacée jusqu'à la terrasse d'une péniche amarrée en bord de Seine. S'en est suivie une rixe à bord particulièrement violente. Chaises, tables, verres, cendriers et bouteilles ainsi qu'une bombe lacrymogène sont utilisés comme projectiles. Les groupes vont même jusqu'à s'affronter dans la salle à manger au beau milieu des clients de tout âges. L'affrontement a duré cinq minutes intenses laissant derrière lui des blessés physiques et psychologiques ainsi que d'importants dégâts matériels. Une permanence psychologique a aussi été mise en place pour soutenir les choqués de l'altercation.

Le dilemme pour les assureurs était de déterminer si un tel sinistre s'apparentait à une émeute, et donc à du RG, ou à une simple rixe, et donc à du RO. Les assureurs RO et RG de la péniche devaient donc s'entendre sur ce point pour savoir qui assumerait l'acquittement des dégâts. Pour les assureurs RO il s'agissait d'une émeute, c'est-à-dire « *mouvement séditieux accompagné de violences et dirigé contre l'autorité en vue d'obtenir des revendications politiques et sociales*<sup>54</sup> » car l'évènement était directement lié aux climats de tension dû à un contexte politique particulier. C'était alors une période d'instabilité relative aux événements de la loi travail ainsi que de l'agitation due à l'Euro de football. Pour les assureurs RG, il s'agissait bien d'une rixe, d'une voie de fait ne résultant pas directement du contexte politique ambiant. On relève donc l'importance de la qualification juridique des risques couverts. L'appréhension du risque passe donc par une définition claire et sans ambiguïtés des risques couverts. En l'espèce, l'incertitude était due à la difficulté de rattacher clairement un évènement à une catégorie de risque. Rattachement de bonne foi d'autant plus difficile *a posteriori* que des intérêts concrets sont en jeu. On constate donc qu'en pratique l'appréhension du risque intervient au-delà même de la survenu du sinistre, au moment de la gestion de sinistre.

Finalement, dans cette affaire, les assureurs RG ont eu gain de cause et le sinistre fut qualifié de rixe, rattachable à une police RO. En effet, dans les polices d'assurance RG, le risque est expressément déterminé à la différence de l'assurance RO où tous les risques sont couverts exceptés ceux expressément exclus. Cette répartition de couverture des risques entre les assureurs RO et RG a pour conséquence de créer une présomption de risque ordinaire en cas d'incertitude.

## B. La procédure de gestion amiable de sinistre

---

<sup>54</sup> D'après l'ouvrage de Lambert Faivre et Leveneux

Gardons ici à l'esprit que l'appréhension de futurs risques de guerre dépend des gestions de sinistres passés. Que ce soit chez le transporteur ou l'assureur, une gestion efficace de sinistre permet une appréhension plus sereine du risque futur. Le code des assurances<sup>55</sup> régleme la gestion du sinistre. Le sinistre est généralement déclaré aux assureurs par le courtier en charge de l'affaire. Chaque sinistre est, une fois qualifié, rattaché à une police d'assurance en vigueur, afin de mettre en relation les conditions de couverture et les réclamations de l'assuré. Lorsqu'une demande de réparation a lieu au titre de la couverture responsabilité civile, l'assureur subrogeant, doit s'assurer que le transporteur ait fait jouer les limites de responsabilité dont il a droit. Encore une fois, on constate qu'il est possible d'influer sur le risque *a posteriori*. L'appréhension du risque se fera en connaissance de ces limites de responsabilité qui incombent au transporteur et dont l'assureur peut bénéficier.

La gestion du sinistre est appréhendée différemment en cas d'affaire directe ou de réassurance. Sur un plan un peu plus opérationnel, l'assureur doit réunir l'ensemble des données nécessaires à l'instruction du sinistre. Il doit être vigilant face aux tentatives de fraude à l'assurance ou de blanchiment d'argent. Ainsi l'assureur doit être particulièrement attentif lorsqu'il s'agit de la survenance de sinistre important sur contrat récent, un sinistre de responsabilité civile difficile à cerner, ou une demande de règlement du sinistre à une personne étrangère au contrat d'assurance. Dans tous les cas, le règlement du sinistre ne peut être réalisé qu'après vérification de la non violation des sanctions économiques ou embargos de l'ONU ou de l'Union Européenne.

Dans le cadre d'un recours amiable, les parties peuvent avoir recours à un mode non judiciaire de résolution des conflits tel que la médiation. La décisions du médiateur n'est pas obligatoire et ne doit pas être impérativement suivie par les parties. En cas de non résolution du différend entre les parties et après épuisement des voies de recours amiable, l'assureur et l'assuré pourront recourir à la procédure judiciaire. Longue, couteuse et dépréciative de l'image des assureurs, cette voie n'intervient habituellement qu'en dernier recours.

---

<sup>55</sup> Article R 331-1

## Chapitre 2 : La gestions contentieuse de sinistres

La gestion contentieuse de sinistre affecte directement l'appréhension du risque de guerre. En effet, la jurisprudence, qu'elle ait pour origine des tribunaux nationaux (A) ou des instances internationales (B) apporte des précisions sur la qualification du risque de guerre ainsi que sur les responsabilités engagées face au risque.

### A. La jurisprudence des tribunaux nationaux

La jurisprudence des tribunaux nationaux, principalement relative au contrat d'assurance, a d'abord permis de préciser la notion de guerre et d'assimilés. Le tribunal de commerce de Marseille, dans un arrêt du 28 juillet 1964 prévoit que « *le risque de guerre étrangère peut exister en l'absence de déclaration de guerre et même lorsque l'un ou l'autre des gouvernements en présence n'est pas légal.* » A son tour, le Tribunal de Commerce de Nantes enrichit la définition de guerre étrangère considérant, dans un arrêt du 12 décembre 1966, qu'il s'agit « *d'un état latent ou avoué, de fait ou de droit, mais en général, de belligérance* ». Ces précisions théoriques ont leur importance. Effectivement durant la guerre du Golfe, « *les assureurs étaient réticents à considérer la logique de guerre qui caractérisait les relations entre le Koweït et l'Irak comme un risque de guerre étrangère* »<sup>56</sup>

La Cour d'Appel de Turin, le 26 janvier 1960 estime que « *les dommages causés par les torpilles, mines et autres engins de guerre suffisent à eux seuls à démontrer le risque de guerre, même s'il surviennent indépendamment de tout acte de belligérance, ou longtemps après la fin d'une guerre* ». Cette jurisprudence permet notamment aux assurés propriétaires des navires de service de porter réclamations au titre du risque de guerre lorsqu'ils subissent un dommage causé par un engin de guerre enfoui dans les fonds marins et amorcé par le

---

<sup>56</sup> Fasc. 618 ASSURANCE MARITIME – Risque de guerre et risque assimilés du 1er Février 2002, p.12, Marie Beatrice CRESCENDZO-D'AURIAC

passage des dragues. Ici encore, la jurisprudence a permis de qualifier un risque comme risque de guerre. On relève d'ailleurs que les conditions du 1er janvier 2012 couvrent « *généralement, tout accident ou fortune de mer* » ce qui signifie que les tribunaux ont une marge de manœuvre pour caractériser le risque de guerre. Le tribunal de commerce de Marseille, dans son arrêt du 28 juillet 1964 avait ainsi qualifié de risque de guerre la disparition d'un objet sur un quai de chargement dans la mesure où le vol avait été effectué par une organisation séditeuse. De même, les termes de grèves<sup>57</sup> et lock out, émeute<sup>58</sup>, mouvement populaire<sup>59</sup> dépossession, intentions malveillantes, ont été précisés par une jurisprudence étrangère au monde maritime, mais tout aussi bienvenue.

Néanmoins certaines situations restent malaisées à caractériser. Dans son article « *Risque de guerre et risque assimilés du 1er Février 2002*<sup>60</sup> », Marie Beatrice CRESCENDZO-D'AURIAC pointe cette difficulté. « *Comment définir les exactions commises à l'encontre de chalutiers français par les pêcheurs espagnols (...) ? Est-ce un acte de terrorisme ou de sabotage à caractère politique, de la piraterie (...) ou un acte isolé ?* ». Lorsque la carence juridique persiste, les parties ont recours aux définitions du dictionnaire.

Au-delà de son travail de qualification, la jurisprudence a des effets sur la responsabilité du transporteur maritime et donc sur son appréhension du risque. Les modalités de revendication, pour un transporteur sinistré, de la force majeure ont par exemple été modifiées par la jurisprudence. Depuis l'ordonnance du 10 février 2016, le code civil s'est doté d'une définition de la force majeure. « *Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un évé-*

---

<sup>57</sup> « *Cessation concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles déjà déterminées auxquelles l'employeur refuse de donner satisfaction* » Cour de Cassation, Chambre Sociale, 17 janvier 1968

<sup>58</sup> « *Manifestation violente contre des personnes ou des biens à l'appui de revendication politique sociales économiques ou religieuses* » CA Bordeaux, 12 Février 1934 Gaz. Pal. 1934, 1, p.589

<sup>59</sup> « *Manifestation violentes et non concertées d'une foule rebelle à la direction des représentants de la loi, ainsi que tout désordre résultant d'un rassemblement d'individus agissant sous l'impulsion d'un même sentiment d'enthousiasme ou de colère* » TGI Macon, 20 Décembre 1945 : RGAT 1946, p. 162

<sup>60</sup> Fasc. 618 ASSURANCE MARITIME – Risque de guerre et risque assimilés du 1er Février 2002, p.12, Marie Beatrice CRESCENDZO-D'AURIAC

*nement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur*<sup>61</sup>». Le risque de guerre, prévisible, ne rentrant pas dans le cadre de cette définition, prive le transporteur d'une absence de responsabilité pour force majeure. Néanmoins les Règles de la Haye protège le transporteur de ces risques en faisant des faits de guerre (article 4-2 e), d'ennemis publics (4-2 f), des contraintes des autorités (4-2 g), des émeutes ou troubles civils (4-2 k) des cas exceptés à sa responsabilité. Constatant les avancées techniques dont dispose le transporteur, la jurisprudence maritime tend à coupler ces cas exceptés d'une exigence de force majeure<sup>62</sup>. Ainsi la jurisprudence responsabilise le transporteur et modifie son appréhension du risque.

De même, la jurisprudence définissant les règles de présomption, impacte aussi l'appréhension du risque pour le justiciable. L'article L172-17 du code des Assurance 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* ». Ainsi une présomption joue au profit de l'assureur RG. En ce sens, l'arrêt<sup>63</sup> du 24 mars 1992 de la première Chambre civile de la Cour de Cassation vient casser l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris du 23 février 1989 considérant que « *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 (...) la cour d'appel a privé sa décision de base légale* » Dès lors, quand bien même un sinistre a eu lieu dans un environnement exposé au risque de guerre, la présomption d'évènement de mer reste de vigueur précision qui a son importance vu la difficulté d'établir les causes de sinistre.

---

<sup>61</sup> Article 1218 du Code Civil

<sup>62</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique n°3639, 10 avril 2017 « Risque de guerre »

<sup>63</sup> Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 24 mars 1992, n° 89-14.880

Plus récemment, une affaire<sup>64</sup> de la Royal Court of Justice de Londres a modifié l'appréhension du risque que pouvait avoir le propriétaire du navire, en renforçant son obligation de diligence. Il s'agissait de déterminer si les assureurs RG devaient indemniser les pertes relatives à la confiscation du vraquier, le B Atlantique, suite à la découverte de drogue dans la cale du navire. Les juges ont considéré que cette illégalité constituait une exclusion de garantie, quand bien même le propriétaire n'était pas au courant. Là aussi, en faisant promotion d'une obligation de diligence, la jurisprudence britannique responsabilise les propriétaires face au risque. Intéressons-nous maintenant à la jurisprudence internationale.

## B. La jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer

Institué<sup>65</sup> par la Convention de Montego Bay, le Tribunal International du Droit de la Mer est amené à trancher des différends nés de l'interprétation ou de l'application de la convention sur le droit de la mer. Comme pour les juridictions nationales étudiées précédemment, les procédures contentieuses tranchées par le tribunal sont sources de jurisprudence permettant l'appréhension de certains aspects constitutifs du risque de guerre. On retrouve ainsi principalement des décisions relatives à la capture, l'immobilisation ou la saisie des navires<sup>66</sup>, assimilable à du risque de guerre.

En 2009, le pétrolier Victoria G, battant pavillon panaméen a été saisi par les autorités guinéennes alors qu'il ravitaillait en combustible les navires de pêche dans la ZEE guinéenne. Cette affaire a permis au TIDM de redéfinir les procédures de droit international relatives à l'immobilisation d'un navire. L'Etat côtier devait informer l'Etat du pavillon avant de

---

<sup>64</sup> *Court of Appeal, civil Division, 1 august 2016. Atlasnavios Navegacao LDA v Insurers Neutral.*

<sup>65</sup> Partie XV et Section 5 de Partie XI de la CMB

<sup>66</sup> Voir en ce sens l'Affaire de l'Artic Sunrise en 2013 (n°22) ; Affaire de l'ARA Libertad en 2012 (n°20) ; Affaire du Virginia G de 2009 à 2014 (n°19) ; Affaire du Louisa de 2010 à 2013 (n°18) ; Affaire du Hoshinmaru et du Tomimaru en 2007 (n°14 et 15) ; Affaire du Juno Trader en 2004 (n°13) Affaire du Volga en 2002 (n°11) ; Affaire du Chaisiri Reefer 2 en 2001 (n°9) ; Affaire du Grand Prince en 2001 (n°8) ; Affaire du Monte Confurco en 2000 (n°6) ; Affaire du Camouco (n°5) ; Affaire du Saiga de 1997 à 1999 (n°1 et 2).

prendre des mesures de rétorsion adaptées et proportionnelles. En 1997, une affaire semblable avait permis au TIDM de s'exprimer sur les zones dans lesquelles peuvent être entrepris une saisie. Le pétrolier Saïga, battant pavillon Saint-Vincent-et-les-Grenades ravitaillait des navires dans la ZEE guinéenne. Alors qu'il avait quitté la zone, il fut arraisonné par des vedettes des douanes guinéennes, immobilisant le navire et arrêtant l'équipage. Après plusieurs rebondissements juridiques, le TIDM conclut à l'illicéité de l'arraisonnement pour violation des espaces maritimes, la législation douanière de la Guinée ne pouvant être applicable que dans la mer territoriale et la zone contiguë, et non dans la ZEE. On constate que l'appréhension du risque devient étroitement liée avec les enjeux du droit de la mer et la délimitation des territoires marins. Ainsi, naviguer en mer territoriale ou zone contiguë expose davantage au risque de saisie que la navigation en ZEE ou haute mer. *A contrario*, la haute mer est, selon la conception juridique de la CMB, la seule zone maritime susceptible de souffrir l'attaque de pirates.

« *Dans l'attente des pirates, le Tribunal du droit de la mer à Hambourg ne manque de rien si ce n'est d'affaires* » ironise dans l'un de ses titres *Le Spiegel*, influant hebdomadaire allemand. Effectivement, le tribunal n'a pas encore eu à se positionner sur une affaire relative à la piraterie. Pourtant un décalage existe entre la piraterie telle que définie par la convention de Montego Bay et son appréhension par les acteurs du transport maritime. La Haute Cour de Justice de Londres a jugé que « *la notion juridique de haute mer en droit international public, et donc la définition internationale de ce que constitue un acte de piraterie, n'a pas nécessairement d'incidence sur l'interprétation d'une police d'assurance* <sup>67</sup> ». Il s'agit en fait de pouvoir rattacher à de la piraterie des exactions commises dans des eaux territoriales. Dès lors qu'une telle exaction peut être caractérisée de piraterie, le régime de la piraterie ainsi que l'ensemble des moyens de lutte lui étant rattaché, sont applicables. Ainsi le droit positif applicable au risque de guerre est nourri, avant sinistre par l'encadrement normatif et, a posteriori, par le travail jurisprudentiel des juridictions nationales ou internationales.

---

<sup>67</sup> C COSCO Bulk Carrier Co, Ltd v team-Up Owning Co. Ltd (2010) EWHC 1340 (Comm), 11, June, 2010 - Fasc. 618 ASSURANCE MARITIME – Risque de guerre et risque assimilés



## Conclusion

Ainsi nous avons tenté d'appréhender le risque de guerre dans toute sa complexité ; de l'identification effective du risque à sa détermination juridique, en passant par son encadrement normatif et sa prise en charge assurantielle. L'appréhension de ce risque de guerre est particulièrement intéressante dans la mesure où elle fait intervenir des considérations à la fois géopolitiques, juridiques et commerciales. Sans revenir sur l'importance d'une appréhension globale du risque, nous concluons ce mémoire en rappelant que cette appréhension est toujours considérée, d'une manière ou d'une autre, par les acteurs du transport maritime soumis au risque de guerre.

Toujours menaçant, le risque de guerre tend à évoluer dans deux dimensions. L'apparition de nouveaux risques de guerre encore méconnus<sup>68</sup> d'une part ou l'intensification des risques préexistants d'autre part supposent une quête perpétuelle de l'appréhension des différentes facettes du risque, afin de tendre vers le maximum de sûreté et de sérénité dans le transport maritime. Quittons-nous sur une citation, bien connue des marins, rappelant que le risque, quelle que soit la qualité de son appréhension, reste inéluctable dans l'aventure maritime.

« Celui qui attend que tout danger soit écarté pour mettre les voiles, ne prend jamais la mer »<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Notamment le risque cybernétique

<sup>69</sup> Thomas Fuller, historien britannique du 17<sup>ième</sup> siècle

## Bibliographie

### Ouvrages & Mémoires :

- P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, 2016 ;
- Gael Piette, *Cour de Droit Maritime*, Université de Bordeaux, 2016 ;
- Marine Patuano, *La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché*, Université Aix-Marseille, CDMT, 2016 ;
- Simon DELFAU, *La sureté maritime, état des lieux*, Université de Nantes, CDMO 2004 ;
- Irina Dzhioeva, *Le courtier/l'agent d'assurance maritime*, Université Aix-Marseille, CDMT, 2012.

### Articles :

- Marie Beatrice CRESCENDZO-D'AURIAC, *Risque de guerre et risque assimilés du 1er Février 2002*, Fasc. 618 ASSURANCE MARITIME, p.12, ;
- Philippe Boisson, *Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris «Les clause de sureté maritime dans les chartes-parties»*, Gazette de la Chambre, Hiver 2004-2005, Numéro 6.

### Conventions :

- 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 ;
- Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer ;
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas), de 1974 ;
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de 2002 ;
- Convention de Bruxelles du 25 aout 1924.

Jurisprudence :

- CA Turin, 26 janvier 1960, DMF 1964, p. 509 ;
- CA Bordeaux, 12 Février 1934 Gaz. Pal. 1934, 1, p.589 ;
- Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 24 mars 1992, n° 89-14.880 ;
- Cour de Cassation, Chambre Sociale, 17 janvier 1968 ;
- TGI Macon, 20 Décembre 1945 : RGAT 1946, p. 162 ;
- Tribunal de Commerce de Marseille, arrêt du 28 juillet 1964 ;
- Tribunal de Commerce de Nantes, arrêt du 12 décembre 1966 ;
- Court of Appeal, Civil division, 1 august 2016 Atlasnavios Navegacao vs Insurers Neutral ;
- Haute Cour de justice de Londres, C COSCO Bulk Carrier Co, Ltd v team-Up Owning Co. Ltd (2010) EWHC 1340 (Comm), 11, June, 2010.
- Affaire du Tribunal International du Droit de la Mer :
  - Affaire de l'Artic Sunrise en 2013 (n°22) ;
  - Affaire de l'ARA Libertad en 2012 (n°20) ;
  - Affaire du Virginia G de 2009 à 2014 (n°19) ;
  - Affaire du Louisa de 2010 à 2013 (n°18) ;
  - Affaire du Hoshinmaru et du Tomimaru en 2007 (n°14 et 15) ;
  - Affaire du Juno Trader en 2004 (n°13) ;
  - Affaire du Volga en 2002 (n°11) ;
  - Affaire du Chaisiri Reefer 2 en 2001 (n°9) ;
  - Affaire du Grand Prince en 2001 (n°8) ;
  - Affaire du Monte Confurco en 2000 (n°6) ;
  - Affaire du Camouco (n°5) ;
  - Affaire du Saiga de 1997 à 1999 (n°1 et 2).

Sites internet :

<http://www.imo.org>

<https://www.bimco.org>

<https://grimmpartners.com>

<http://www.un.org>

<http://www.afd.fr>

<http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/publications/jurisprudence-droit-maritime-assurances.html>

<http://donnees.banquemondiale.org/>

<http://www.systemicpeace.org/polity/polity4x.htm>

<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2016>

<https://www.ffa-assurance.fr/>

<http://dictionnaire-juridique.com/>

[http://www.officierdeport.com/wa\\_files/12\\_2001\\_2023\\_20dossier\\_20essentiel\\_20s\\_C3\\_B-Bret\\_C3\\_A9\\_20portuaire\\_20version\\_2001.pdf](http://www.officierdeport.com/wa_files/12_2001_2023_20dossier_20essentiel_20s_C3_B-Bret_C3_A9_20portuaire_20version_2001.pdf)

[http://www.tresor.economie.gouv.fr/8465\\_tableau-recapitulatif-des-mesures-restrictives-par-pays](http://www.tresor.economie.gouv.fr/8465_tableau-recapitulatif-des-mesures-restrictives-par-pays)

<http://www.marinetraffic.com/fr/ais/home/centerx:38.0/centery:26.4/zoom:3>

<https://www.itlos.org/fr/le-tribunal/>

## Table des matières

Remerciements	p.3
Sommaire	p.4
Liste des abréviations	p.5
Introduction	p.6
A. La détermination du risque de guerre	p.7
a) La diversité des risques	p.8
b) Les sujets au risque	p.10
B. L'appréhension du risque de guerre par les acteurs du transport maritime	p.11
a) L'appréhension du risque de guerre	p.11
b) Les acteurs maritimes affectés par le risque	p.13
c) L'Intérêt de l'appréhension du risque de guerre	p.14
Partie 1 : La prévention du risque de guerre	p.16
Titre 1 : L'identification du risque de guerre	p.16
Chapitre 1 : Une veille géopolitique indispensable	p.16
A. La récupération des données	p.17
B. Le traitement des données	p.18
Chapitre 2 : Une analyse risque pays optimale	p.21
A. Méthodologie de l'analyse risque sociopolitique	p.21
B. L'appréhension du risque de guerre via l'analyse sociopolitique	p.24

Titre 2 : L'encadrement du risque de guerre	p.27
Chapitre 1 : L'encadrement du risque par des organismes spécialisés	p.27
A. L'activité normative de l'OMI	p.28
B. L'activité normative de la BIMCO	p.30
C. L'activité normative des sociétés de classifications	p.31
Chapitre 2 : L'encadrement du risque par des organismes non-spécialisés	p.31
A. L'activité normative des organismes universels	p.32
B. L'activité normative des organismes régionaux	p.33
C. L'activité normative des organismes étatiques	p.34
Partie 2 : La gestion du risque de guerre	p.36
Titre 1 : Le transfert du risque de guerre	p.36
Chapitre 1 : L'élaboration de polices adaptées aux besoins du transporteur	p.37
A. L'agencement des polices à l'année	p.37
B. L'agencement des polices au voyage	p.39
Chapitre 2 : Un cadre général protecteur de l'assureur	p.42
A. La garantie des clauses essentielles	p.42
B. La garantie des limites de navigation	p.45

Titre 2 : La gestion de sinistres	p.48
Chapitre 1. La gestion amiable de sinistres	p.48
A. La qualification du sinistre	p.48
B. La procédure de gestion amiable de sinistre	p.50
Chapitre 2. La gestion de contentieuse de sinistres	p.52
A. La jurisprudence des tribunaux nationaux	p.52
B. La jurisprudence du TIDM	p.55
Conclusion	p.57
Bibliographie	p.58
Table des matières	p.61

Mots-clés - Risque de guerre – Prévention du risque – Gestion du Risque - Transport Maritime -Assurance maritime

Résumé - De son identification à sa détermination juridique, en passant par son encadrement normatif et sa prise en charge assurantielle, l'appréhension du risque de guerre nécessite une approche à la fois juridique, géopolitique, et commerciale. Ce mémoire cherche à appréhender dans sa complexité ce risque si particulier auquel sont exposés les acteurs du transport maritime.

Keywords - Wars Risks - Risk prevention - Risk management – Shipping-Marine Insurance

Summary - From its identification to its legal determination, through its normative framework and its insurance coverage, the apprehension of the War Risk requires a legal, geopolitical and commercial approach. This report aims at understanding in its complexity this particular risk to which the actors of shipping are exposed.

Image de couverture : Le pétrolier «Limburg» peu après l'attentat mené au large du Yémen, le 6 octobre 2002. Photo AFP