



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

L'évaluation et la couverture assurantielle des zones de transport de marchandises dites à risques.

Sous la direction de Monsieur Cyril Bloch, professeur à l'Université d'Aix et de
Monsieur Jean de LAVERGNOLLE, Senior War
Underwriter au GAREX

Maxime Ladka, Master 2 Droit et Management des Transports terrestres

Année universitaire 2020/2021

*« Et cependant voilà des siècles innombrables
Que vous vous combattez sans pitié ni remord,
Tellement vous aimez le carnage et la mort,
Ô lutteurs éternels, ô frères implacables ! »*

L'Homme et la mer.

Charles Baudelaire

REMERCIEMENTS

En prélude à ce devoir je souhaite remercier tout particulièrement Monsieur Frédéric Denèfle, Directeur Général du GAREX, pour la grande qualité de ses enseignements et pour son accueil.

Je souhaite également adresser mes remerciements à Monsieur le professeur Cyril Bloch pour la grande qualité de ses enseignements et son dévouement.

A Monsieur Jean de Lavergnolle je transmets mes respectueuses salutations et le remercie pour ses conseils, sa bonne humeur et pour la bienveillance dont il a fait preuve à mon égard tout au long de cette année.

A Monsieur Jean Luc Anselmi je transmets mes sincères remerciements pour le temps et la confiance qui m'a été accordé et pour ses nombreux conseils qui furent chaudement appréciés.

Enfin, je voudrais exprimer ma reconnaissance envers l'ensemble du corps professionnel de l'Université d'Aix-Marseille ainsi que le secrétariat du Département Pôle Transports pour la qualité de leur travail.

Sommaire

Introduction.....	6
PARTIE 1 : La prise en compte des risques de guerre au sein du processus logistique d'une opération de vente internationale.....	13
Chapitre 1 : Une détermination anticipée et éclairée des risques exceptionnels.....	14
Section 1 : Des risques à identifier afin d'être parfaitement évalués.....	14
Section 2 : Une imbrication de contrats constitutive de la chaîne logistique de la vente internationale.....	31
II. Le contrat d'assurance, un contrat accessoire devenu indispensable.....	39
Chapitre 2 : L'appréciation contractuelle des risques de guerres et assimilés par les professionnels de l'assurance	44
PARTIE II : Une gestion et une détermination des zones à risques exceptionnels reposant sur une veille constante.....	54
Chapitre I : La gestion des zones à risques sous le prisme des autorités publiques et des organismes spécialisés au travers de l'exemple des risques de piraterie et de terrorisme.....	54
Section I : La gestion des zones à risques : l'exemple de la lutte contre la piraterie.....	54
Section II : La difficile gestion du risque de terrorisme.....	62
Chapitre II : La détermination des zones à risques par les grands acteurs spécialisés du marché de l'assurance.....	71
Section I : La mise en place d'un système de notation évolutif.....	72
Section II : Typologie des critères d'évaluation.....	77
Conclusion.....	85

Table des abréviations

CESAM : Comité d'études et de services des assurances maritimes et transports

CCR : Caisse centrale de réassurance

CMI : Comité Maritime International

FMI : Fond Monétaire International

JWC : Joint War Committee

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

RO : Risques ordinaires

RG : Risques de guerre

Introduction

Le commerce maritime, poumon d'une société internationalisée reposant sur des échanges toujours plus nombreux et plus rapides est aujourd'hui un élément fondamental de la stabilité de nos modes de vies modernes. Le transport de marchandises par voies maritimes assure en effet près de 90% des échanges mondiaux en volume et 80% en valeur.¹ Il constitue le meilleur moyen d'acheminer d'importants flux de marchandises de toutes natures, aux quatre coins du globe.

Dans ce cadre, tout sinistre ou atteinte portée à l'activité du secteur emportera de lourdes conséquences. Mode de transport déjà par nature exposé aux risques de navigation et aux fluctuations des mers et des océans, l'accroissement des flux au sein de certaines routes de navigations, la raréfaction de certaines ressources ainsi que l'instabilité de nombreux régimes politiques dépeignent ici de quoi raviver les tensions et augmenter les différents risques exceptionnels du transport. Les valeurs aujourd'hui en jeu quand il s'agit de transport maritime battent des records et le nombre d'acteurs impliqués dans un transport de marchandises par porte conteneur paraît à peine croyable. A ce titre, la gestion des risques devient un élément essentiel au développement d'une activité économique.

Si le commerce maritime détient aujourd'hui une part si importante dans notre société, cela s'explique également par l'indissociable conjugaison entre progrès de la navigation et développement des civilisations humaines.

I -Aux origines du commerce maritime

Depuis la nuit des temps la navigation sur les mers et les fleuves tient une place majeure dans le développement économique des civilisations. Les échanges par voie maritime représentent le poumon de l'économie humaine et ce qui était vrai durant l'Antiquité l'est encore plus de nos jours.

Le commerce maritime débute dans le bassin méditerranéen, notamment grâce à l'essor des civilisations phéniciennes, étrusques et rhodiennes. S'en suivront les athéniens et mycéniens puis les romains qui finiront par contrôler l'ensemble des rivages du pourtour

¹ Institut Français des Relations Internationales (Ifri).

méditerranéen, intronisant avec fierté la célèbre expression *Mare Nostrum*. Dès 1200 avant Jésus Christ les Phéniciens explorent les côtes méditerranéennes et excellent dans le développement de la navigation maritime à telle point qu'ils finiront par faire office de référence pour l'ensemble des civilisations côtières, les Grecs notamment. Ils fonderont au fil des siècles un grand nombre de comptoirs de commerce afin de sécuriser leurs expéditions souvent convoitées, dont l'origine de la ville de Marseille serait le résultat.

Si le commerce maritime se développe à cette époque au travers de ces différents peuples, c'est essentiellement afin de pallier aux manquant de denrées alimentaires propres à chaque peuple, notamment en blé. En effet, au I^{er} et II^{ème} Siècle, alors que l'Empire Romain est à son apogée et instaure la Pax Romana, l'Empire s'étend à l'ensemble de la Méditerranée et le commerce s'intensifie, notamment afin d'approvisionner les 1 million d'habitants de Rome.

Les échanges maritimes continueront de se développer au cours de l'Histoire, par le biais des Vikings dont le savoir-faire maritime leur permis d'explorer, commercer et semer la terreur sur une zone immense, explorant l'ensemble des côtes européennes, traversant le continent européen par le biais des grands fleuves russes jusqu'à la Mer Noir, allant jusqu'en Afrique du nord et découvrant avant tout le monde le continent Américain. Le commerce maritime continuera son expansion avec l'essor des marines lusitaniennes et ibériques jusqu'à l'âge d'or des marines européennes, françaises, britanniques et hollandaises notamment.

Cet accroissement du commerce maritime s'est accompagné du développement des infrastructures portuaires mais également de véritables travaux titanesques repoussant ainsi les limites naturelles pour s'adapter à l'intensification des flux commerciaux, tels que le Canal de Suez en 1869 ou le Canal de Panama en 1904.

Si l'évolution des civilisations humaines semble aller de pair avec l'exploration et le commerce maritime, la dangerosité de ces expéditions apparait comme tout aussi régulière. Les risques générés furent tels qu'ils constituent l'origine même de l'assurance comme on l'entend aujourd'hui.

II- Aux origines de l'assurance

En effet, si l'on trouve les premières traces de couverture assurantielle dans le Code d'Hammurabi vers 1750 avant Jésus Christ prévoyant un partage des frais engendrés par

le pillage des caravanes, prévoyant ainsi une forme de co-responsabilité des commerçants en cas de dommage à la marchandise. Au IV^{ème} Siècle avant Jésus Christ, apparaît en Grèce le concept de prêt à la grosse aventure qui sera par la suite repris par les romains sous le terme de « nauticum foenus ». Luc Bouchinet, dans sa thèse doctorale définit cette pratique comme le fait pour une personne de « transférer à un armateur la propriété d'une somme d'argent pour acheter un navire ou les marchandises qui doivent lui servir de cargaison, ou bien encore pour être transportée au lieu où ses marchandises seront achetées, à la condition que celui qui a ainsi donné son argent prend à sa charge les risques de la navigation, qui doit avoir lieu à telle époque, de tel endroit à tel autre, en sorte que, si ce navire fait naufrage, il ne lui sera rien dû, tandis que dans le cas contraire on lui devra et la somme donnée et une somme en plus fixée par les parties comme elles l'entendent, somme considérée comme le prix du risque »².

On retrouve trace de cette pratique au XII^{ème} siècle mais l'avarie des prêteurs mena à de nombreux abus qui finirent par contraindre le pape Grégoire IX à interdire cette pratique. Afin de mettre en place une meilleure maîtrise du risque, apparut alors le système de prime payées à des banquiers et autres commerçants. La première société d'assurances maritimes fut alors fondée à Gênes au XV^{ème} Siècle. En France, il faut attendre l'Ordonnance de la Marine de Colbert pour trouver une trace de l'officialisation de l'activité d'assureur maritime. Louis XIV fondera alors La Compagnie générale des assurances et grosses aventures en 1686. C'est également au cours du XVII^{ème} Siècle que de riches négociants et armateurs se réunissent dans la taverne d'Edward Lloyd à Londres. C'est là l'origine de ce qui deviendra dès le début du XIX^{ème} Siècle une association de souscription composée de syndicats qui finira par devenir le leader mondial de l'assurance et de la réassurance.

L'économie maritime se conjugue ainsi par nature au développement de l'assurance transport, essentielle pour couvrir les nombreux risques et enjeux qui composent pareille expédition.

Traditionnellement, l'assurance du transport maritime vient prendre en charge les dommages s'inscrivant dans un cadre international. Elle comprend l'assurance des risques survenus lors du transport, qu'il soit maritime, fluvial, lacustre, terrestre, ferroviaire,

² P. De Gentile, *Du nauticum foenus en droit romain ; De l'hypothèque maritime (Loi du 10 juillet 1885) en droit français*, Faculté de droit d'Aix, 1889..

aérien ou spatial. Elle a également vocation à couvrir la responsabilité civile des assurés pour les dommages subis par des tiers. Ces risques sont par la suite subdivisés en deux catégories, les risques ordinaires d'une part et les risques exceptionnels de l'autre.

Les risques ordinaires sont par définition les risques classiques attachés à la navigation. Pour le législateur français, il s'agit des fortunes de mer³. Il s'agit donc de l'ensemble des événements pouvant être à l'origine d'un dommage au cours d'une expédition maritime. A ce titre nous pouvons citer l'abordage, le naufrage, l'échouement ou tout autre dommage au navire causé par les périls de la mer. En d'autres termes, Alain Le Bayon définit la fortune de mer comme tout événement qui survient au cours d'une opération maritime et dû à des circonstances liées à l'état de la mer et du vent.⁴

On trouve également les risques exceptionnels qui font aujourd'hui l'objet d'une couverture différenciée bien que toujours rattachés à une police d'assurance risques ordinaires. C'est la définition et les caractéristiques de la couverture de ces risques qu'il convient d'étudier en profondeur au sein de ce devoir, aussi nous reviendrons plus en profondeur plus tard. A titre introductif, il convient tout de même de préciser que ces risques exceptionnels sont regroupés en deux catégories, les risques de guerre stricto sensu et les risques qui lui sont assimilés. Les assureurs maritimes sont d'ailleurs les seuls à mettre en œuvre une assurance contre les risques de guerre dans le cadre des risques entreprises.

Historiquement, cette subdivision des risques de transport maritime entre risques ordinaires et exceptionnels n'a pas toujours eu lieu. Au contraire, ces derniers firent pendant longtemps l'objet d'une seule et même couverture. En effet, l'utilisation de la force en mer constitue de longue date une menace sur la navigation et le transport commercial, comme le rappelle Frédéric Denèfle, Directeur Général du GAREX⁵, lors du Rendez-vous PARISMAT 2021. Les risques de guerre et assimilés étaient en réalité traités de la même manière que les fortunes de mer. L'idée est que « la guerre ne suspend ni ne résilie le contrat d'assurance⁶ ». Le contexte de violence en mer au fil des siècles peut être illustrer au travers de la menace que constituait la piraterie et les attaques de corsaires sous l'Ancien Régime. Par la suite ces risques furent caractérisés par les guerres

³ Article L172-11 du Code des Assurances.

⁴ A. Le Bayon, *Dictionnaire de Droit Maritime*, PU Rennes, 2004.

⁵ Groupement d'assurance risque exceptionnels.

⁶ M. Brunet, *La Guerre et les Contrats : Ventes et marchés – Louage de chose – Contrat de travail – Contrat de transport – Assurances*, Rousseau et Cie Editeurs, 1917.

coloniales entre puissances européennes au XIX^{ème} siècle au cours desquelles d'importants moyens furent mis en œuvre pour déstabiliser le commerce maritime des puissances rivales. Viendra enfin les diverses opérations militaires dirigées contre les navires de transport de marchandises stratégiques lors des deux guerres mondiales. Alors que la guerre était un élément incontournable au début du XX^{ème} Siècle, l'Etat français a fait part d'un fort interventionnisme en apportant son concours au marché de l'assurance maritime dans le but de permettre la protection du patrimoine des acteurs privés afin de permettre à l'économie nationale de perdurer en dépit des conflits.

La pacification progressive d'après-guerre mène finalement à la loi du 3 juillet 1967 laquelle prévoit la séparation entre les risques ordinaires et exceptionnels⁷. L'assurance et la réassurance de ces risques est alors pris en charge par la Caisse Centrale de Réassurance (CCR) avec la garantie de l'Etat⁸. La CCR finira par mettre un terme à son activité de réassureur Risque de Guerre pour les activités de transport en 2018.

En résumé, la solution mise en place par la législation française prévoit donc un système d'exclusions légales et laisse le soin aux parties de l'organisation de la mise en place d'une couverture contre ces risques exceptionnels. Cela se traduit en pratique par une offre adaptée aux différents besoins, modulable, que nous étudierons plus tard dans ce devoir.

III- Une résurgence des risques

Avec une multiplication croissante des échanges à travers le monde, au cœur d'un système ultra mondialisé, le commerce maritime constitue le réseau sanguin de l'économie mondiale, permettant les échanges de biens en tout genre, par le biais de navires toujours plus imposants. Toutefois, si ces derniers ne font plus nécessairement face à l'utilisation de la force en mer comme on pouvait l'entendre autrefois, on observe une résurgence de nombreuses crises géopolitiques entraînant dans leurs sillages une augmentation importante des risques pour le transport de marchandises par voies maritimes. En effet, le contraste toujours plus marqué entre les grandes nations occidentales de l'hémisphère nord dont les besoins en biens de consommation et ressources énergétiques ne cessent de croître et les Etats émergents ou déchirés par pauvreté, guerres internes sur fond de discordes politico religieuses entraîne un puissant

⁷ Loi n° 67-522 du 3 Juillet 1967 sur les Assurances Maritimes, Article 20.

⁸ Code des Assurances, Article L 431-4.

décalage et créé un terreau propice à la recrudescence de risques de guerres et assimilés. La question de la surpêche dans les eaux africaines est également à souligner aujourd'hui. En effet, l'Afrique voit ses ressources halieutiques diminuer de manière drastique en raison de la pêche illégale que les autorités locales, souvent dépassées ou corrompues, ne peuvent correctement maîtriser. Sans parler du risque écologique que cela représente pour la faune marine, les populations locales subsistantes depuis des siècles grâce à ces ressources sont de plus en plus impactées ce qui mène tout droit à une aggravation de la situation sur place. Affamés et confrontés à une instabilité politique, de nombreux pêcheurs se tournent alors vers le brigandage et autres formes de piraterie et pillages. Enfin, faut-il rappeler l'escalade de violence sur fond de considérations politico religieuses au sein du golf persique, une zone fortement fréquentée par les tankers et dont le nombre d'attaques ciblant ces navires en particulier ne cesse d'augmenter.

Ces crises croissantes, que nous aurons l'occasion d'évoquer plus en détail tout au long de ce devoir, caractérisent donc une résurgence des risques exceptionnels pour les opérations de transport international de marchandises que l'on qualifie en pratique de risques de guerres.

A ce constat, il convient d'ajouter l'émergence de risques nouveaux, amenés à se démocratiser. On peut ainsi citer les risques technologiques directement liés à la numérisation massive des flux d'informations au sein de notre société et dont le secteur du transport maritime, premier vecteur d'échange mondial, ne saurait échapper. Il est donc question des risques de cybercriminalité maritime sur lesquels nous reviendrons plus tard.

Face à une résurgence des risques, les acteurs du commerce international doivent avoir pleinement conscience de leur exposition aux risques et lesquels. Bien cerner les tenants et les aboutissants de l'assurance maritime devient vital pour les grandes entreprises exportatrices ou importatrices mais également pour les transporteurs, en première ligne face à de nombreuses menaces.

Avec le développement constant de prestataires destinés à optimiser la chaîne logistique des entreprises du monde du transport, dans une idée de réduction des coûts et de transformation de certaines masses débitrices en un véritable éléments stratégique destiné à la croissance d'une entreprise. L'assurance revêt une importance non négligeable au sein de cette chaîne logistique de l'opération de vente internationale de marchandises.

Enfin, l'ensemble de ces illustrations démontre bien l'importance de l'identification et de la délimitation de ces risques. En effet, il convient de bien analyser ces risques à la fois dans le but d'en déterminer les principales caractéristiques mais surtout afin d'en limiter l'impact, souvent très important et parfois même dramatique pouvant aller de l'impossibilité de poursuivre une activité commerciale au décès de marins et gens de mer.

A ce titre, l'ensemble des acteurs impliqués au sein d'une opération de vente internationale de marchandise doivent être attentifs et informés. Ce devoir s'inscrit donc dans cette optique, et dans le but de déterminer la place de la couverture assurantielle au sein de la « Block Chain » d'une vente internationale de marchandises mais également d'analyser les moyens mis à la disposition des acteurs commerciaux comme des assureurs afin d'identifier et quantifier ces risques dans le but d'organiser leur gestion et leur réduction. En d'autres termes il convient donc de déterminer dans quelle mesure l'analyse des risques exceptionnels s'inscrit-elle au cœur du commerce international de marchandises ? Quelles réponses peuvent être proposées par les acteurs du marché de l'assurance risque de guerre pour encadrer ces derniers ? Enfin, comment les risques exceptionnels se caractérisent-ils ?

Afin de tenter de répondre à ces questions, notre étude s'articulera autour de deux axes principaux. Dans un premier temps il va être question d'analyser la prise en compte des risques de guerre au sein du processus logistique dans le cadre d'une vente internationale (I), dans lequel nous nous attarderons sur l'appréhension de la nature des risques exceptionnels et des réponses adaptées en fonction des différents besoins par les professionnels de l'assurance. Puis dans une seconde partie, nous tâcherons d'analyser les risques de guerre et assimilés sous le prisme de l'action menée par les autorités publiques et des professionnels de l'assurance (II), en s'intéressant à la gestion et à l'évaluation du niveau de risque de ces menaces exceptionnelles.

PARTIE 1 : La prise en compte des risques de guerre au sein du processus logistique d'une opération de vente internationale

Si la couverture proposée par les assureurs risques de guerre constitue un élément stratégique qu'il convient de prendre en compte lors de l'élaboration d'une stratégie commerciale, son intérêt sera en pratique conditionné à une parfaite compréhension de son contenu. Cela va donc se traduire par une détermination anticipée et éclairée des risques exceptionnels (Chapitre I) et des mécanismes contractuels pouvant être mis en place par les professionnels de l'assurance (Chapitre II).

Chapitre 1 : Une détermination anticipée et éclairée des risques exceptionnels

Au titre du présent chapitre, il convient de porter une attention particulière aux risques de guerres et assimilés (Section 1), puis d'essayer d'introduire les modes de couverture de ces derniers et le rôle stratégique que cette couverture va revêtir au sein de la chaîne logistique de la vente internationale (Section 2).

Section 1 : Des risques à identifier afin d'être parfaitement évalués

La notion de risque est une notion difficile à interprétée. S'il le risque peut en effet définir la possibilité ou probabilité de réalisation d'un fait ou d'un événement considéré comme un mal ou un dommage, il est également défini comme le fait de s'engager dans une action qui pourrait apporter un avantage, mais qui comporte l'éventualité d'un danger. De ces deux définitions il semble facile de tracer une parallèle avec le monde de l'assurance, mais la définition du risque du point de vue assurantielle présente en réalité encore une interprétation supplémentaire. En effet, le risque qualifie ainsi l'événement contre lequel l'assuré se protège, un événement incertain et qui ne dépend pas exclusivement des parties.

Partant donc de cette dernière définition, il convient pour l'assuré de bien appréhender les risques contres lesquels il doit s'assurer afin de procéder à un équilibre efficace entre ses besoins et les risques à couvrir. Cela va ainsi se traduire par l'intérêt de la détermination sémantique des différents risques (I) puis de s'attarder sur les conséquences d'une définition aux contours flous (II).

1-La détermination sémantique des risques exceptionnels

Les risques exceptionnels dont il est ici question traduisent en réalité l'idée de risques de guerres et risques qui lui sont assimilés. Si ce type de risque est aujourd'hui parfois rattaché aux personnes par le biais de l'assurance vie pour les victimes d'attaques terroristes, ces derniers sont en réalité attachés au transport comme nous avons pu le voir en introduction. Les risques transports font partie des grands risques comme le prévoit l'article L111-6 du Code des Assurances⁹. Par ailleurs, il est essentiel de rappeler que les assureurs maritimes sont les seuls à proposer une assurance contre les risques de guerre dans le cadre de l'assurance des risques entreprises.

Toutefois, si ces derniers sont présentés par opposition aux risques ordinaires, les risques de guerres et assimilés ne font réellement l'objet d'aucune définition officielle précise au sein du code des assurances français ou bien encore des Conventions Spéciales dont ils dépendent. Il semble donc opportun d'analyser l'intérêt de la distinction entre les risques (A) puis de s'attarder sur la notion même de guerre (B).

A. L'intérêt de la distinction entre risque ordinaire et risques exceptionnels

Si comme nous l'avons évoqué en introduction le transport maritime et l'assurance semblent partager des liens originels étroits, la distinction entre la couverture risques ordinaires et risques exceptionnels puise sa justification au travers d'une évolution historique et d'enjeux économiques.

Par oppositions aux risques ordinaires, les risques exceptionnels sont donc par définition des risques qui *constituent une exception*, qui sont *hors de l'ordinaire*. Ces risques sont qualifiés comme tels car leur probabilité de réalisation sont nettement inférieurs aux risques de navigation classiques. Cela fait directement écho au concept d'assurabilité d'un risque, traduction du caractère aléatoire d'un événement. Cet aléa, c'est *la tournure imprévisible que peuvent prendre les événements*. Si cela constitue un point commun à tous contrats d'assurance, le degré d'imprévisibilité de la survenance de ce risque est à l'origine même de cette division entre les risques ordinaires de navigation et les risques exceptionnels.

⁹ Article L111-6 du Code des Assurances modifié par LOI n°2016-816 du 20 juin 2016 - art. 84

En effet, lorsque le risque est trop élevé, alors l'aléa diminue ce qui influe de facto sur le caractère assurable d'un risque. En effet, pour des raisons économiques évidentes, dès lors que le risque devient trop élevé, les assureurs vont avoir tendance à refuser de s'engager. A l'inverse, la couverture d'un risque très faible n'est pas forcément nécessaire et engendrera un coût supplémentaire évitable pour un assuré.

Le transport maritime étant le mode de transport de marchandise largement dominant, il constitue un maillon stratégique de la chaîne logistique internationale et représente une part importante des coûts engagés. Le prix du transport est conditionné par différents éléments tels que l'intensité du commerce international, la valeur des navires, elle-même conditionnée par la politique de construction de nouvelles unités. Le coût du transport est lui-même répercuté au sein du prix de vente de la marchandise mais va également influencer le coût de l'assurance transport.

L'augmentation du nombre de navires et des échanges, ainsi que la recrudescence de la guerre économique entre armateurs, suite notamment à la fin du régime avantageux dont bénéficiaient les conférences maritimes¹⁰ sous l'impulsion de la Commission Européenne¹¹ est à prendre en compte à la lueur de l'essor de l'optimisation logistique. Cela se traduit donc par une volonté de maîtriser les coûts et les risques tout au long de la chaîne logistique. Cette volonté n'est toutefois pas récente et a profondément été exprimée par la doctrine, « de même que pour les assurances terrestres, nous trouvons ici le même désir d'exclure le risque de guerre. Les motifs sont identiques. La guerre, événement intermittent et peu prévisible, est un risque sur lequel on peut difficilement tabler pour déterminer la prime en temps de paix. Comme pour les assurances terrestres, s'il est des combinaisons diverses, la plus pratique est le paiement d'une surprime en temps de guerre »¹²

L'assurance risque de guerre, en tant qu'assurance complémentaire et exceptionnel ne va pas trouver à s'appliquer pour toutes les expéditions, et son caractère adaptable va être un véritable instrument d'optimisation, entraînant des choix. Toutefois, il existe des zones,

¹⁰ Groupement d'armateurs desservant les mêmes lignes, ayant conclu entre eux des accords de tarifs, de trafic et d'organisation des dessertes.

¹¹ Lignes directrices relatives à l'application de l'article 81 du traité CE aux services de transport maritime, JOUE n° C 245/2 du 26 septembre 2008.

¹² M. Brunet, « La Guerre et les Contrats : Ventes et marchés – Louage de chose – Contrat de travail – Contrat de transport – Assurances », Rousseau et Cie Editeurs, 1917.

routes de navigations qui ne pourront être évitées que par la mise en place d'un trajet alternatif souvent plus coûteux qu'une couverture additionnelle.

Ces considérations économiques se retrouvent par ailleurs également du côté des assureurs qui pour des raisons lucratives vont mettre en place un découpage des risques via un système d'exclusions et de clauses additionnelles dans le but de mettre en place une parfaite maîtrise des risques.

Cette distinction entre les risques de transport se matérialise donc dans un premier temps par une distinction entre les risques ordinaires et les risques de guerre ainsi que les risques qui lui sont assimilés. Ces risques sont donc exclus des polices d'assurance risques ordinaires. Cette exclusion est retranscrite au sein du Code des Assurances à l'article L121-8, lequel prévoit « L'assureur ne répond pas, sauf convention contraire, des pertes et dommages occasionnés soit par la guerre étrangère, soit par la guerre civile, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires. »

Les risques de guerres et risques assimilés disposent également d'une exclusion codifiée à l'article L172-16 du Code des Assurances, ce dernier reprenant l'article précédent en y ajoutant les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultants « de piraterie, de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ; d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ; des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules. »

Cette énumération de risques exclus se retrouve également Outre-Manche avec le même mécanisme d'exclusion des polices risques ordinaires anglaises des risques de guerre d'une part et les risques assimilés de l'autre.

Si la loi ne donne pas de caractère impératif à ces dispositions, c'est bien afin de laisser la possibilité de racheter ces risques exclus par le biais de conventions spéciales. En effet, exclure fermement la couverture de ces risques aurait été extrêmement préjudiciable pour les acteurs du commerce international et pour l'économie dans son ensemble. Cette possibilité va donc permettre de couvrir des risques exclus particuliers, proposant ainsi une couverture à la carte la plus complète possible en fonction des besoins de l'assuré. L'idée est ici d'éviter tout vide assurantiel pouvant lui être préjudiciable.

L'assuré va donc devoir appréhender les risques auxquels il va pouvoir être exposé afin de contracter une assurance en adéquation avec ses besoins. Appréhender est un terme issu du latin *apprehendere* qui signifie comprendre, saisir. Afin de bien appréhender les risques auxquels il s'expose, il convient donc en toute logique de bien les comprendre.

Cependant, lorsque l'on se tourne vers le Code des Assurance, on se rend rapidement compte que cette liste de risques exclus ne s'accompagne d'aucune définition. Il en va de même pour les conventions spéciales ou les polices d'assurances elles-mêmes. Cela peut poser un problème pour un assuré qui va difficilement pouvoir anticiper et appréhender les risques nécessitant une couverture complémentaire. En l'absence de définition universelle, un doute peut s'installer quant au sens accordé à certains risques.

A ce titre, la notion de guerre, ou encore de risque de guerre, si elles paraissent simples à définir, vont en réalité poser des difficultés importantes. Albert Camus écrivait « *mal nommer les choses c'est ajouter au malheur du monde* ». En l'espèce, mal nommer un risque pourrait entraîner une couverture inadaptée à la réalité d'un sinistre et entraîner un trou de garantie malheureux.

B. La guerre, un risque protéiforme difficile à définir

L'assurance transport des risques exceptionnels se traduit donc par des exclusions qui, comme présentés précédemment, se matérialisent par les risques de guerre d'une part et les risques qui lui sont assimilés de l'autre. On retrouve ainsi une énumération de risques exclus qui se conçoivent par oppositions aux risques de navigation classiques. Le choix de ne pas accompagner ces exclusions de définitions qui permettraient d'appréhender facilement ces notions larges et parfois imprécises peut poser des difficultés.

Si dans un premier temps on retrouve une exclusion des risques issus de guerre ou de guerre civile. Ces notions peuvent paraître à première vue simples à appréhender mais d'un point de vue juridique et assurantiel cela se complexifie. En effet, la guerre est difficile à définir, notamment à cause des nombreuses formes que celle-ci peut adoptée, sujette aux évolutions de la société et du contexte international.

Pratique aussi ancienne que l'humanité elle-même, on retrouve des ébauches d'un effort de codification d'un droit de la guerre tout au long de l'Histoire, du Code d'Hammourabi

à La Guerre des Gaules de Jules César en passant par la Bible. Toutefois, la guerre connue de nombreuses évolutions et il convient aujourd'hui de s'intéresser dans un premier temps aux textes de droit international.

Lors des conférences de la paix à La Haye vont apparaître deux conventions, en 1899 et 1907. Elles ont alors pour vocation de fournir un cadre au droit de la guerre. Il s'agit d'une forme de code de conduite à adopter en temps de guerre.

À la suite des deux Guerres Mondiales, la Charte des Nations unies du 26 Juin 1945, pilier de la fondation de l'Organisation des Nations Unies, interdit par le biais de l'article 2 paragraphe 4 « de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout Etat ».

C'est en réalité les Conventions de Genève de 1949 qui font fournir le plus d'informations. L'article 2 commun prévoyant aux conventions prévoit leur champ d'application « en cas de guerre déclarée ou de tout autre conflit armé surgissant entre deux ou plusieurs des Hautes Parties contractantes, même si l'état de guerre n'est pas reconnu par l'une d'elles. La Convention s'appliquera également dans tous les cas d'occupation de tout ou partie du territoire d'une Haute Partie contractante, même si cette occupation ne rencontre aucune résistance militaire ». L'idée ici introduite est celle de conflit armé qui semble constituer une base intéressante à la notion de guerre. La guerre serait donc un conflit armé international qui se matérialise par le recours à la force armée entre Etats, peu importe la qualification des parties et l'intensité du conflit¹³. Cet article apporte ainsi une dimension objective à la définition.

Un élargissement de cette définition aura lieu avec le Protocole additionnel du 8 juin 1977. Il n'est alors plus uniquement question de conflits interétatiques. Il est ainsi prévu d'intégrer au champ d'application de l'article 2 les affrontements entre forces gouvernementales et groupes non gouvernementaux agissant en application du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes¹⁴.

¹³ Comité International de la Croix Rouge, *Comment le terme « conflit armé » est-il défini en droit international humanitaire ?*, Rapport mars 2008.

¹⁴ Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I) adopté le 8 juin 1977, Article 1.

La guerre ne pouvant se résumer à des conflits interétatiques ou à dimension internationale, une distinction importante se trouve à l'article 3 commun aux Conventions de Genève. Il y est ainsi défini la situation de conflit armé non international.

Plus tard, le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie (TPIY) a proposé une définition générale du conflit armé international au travers d'un arrêt du 2 octobre 1995. Dans l'affaire « Procureur contre Dusko Tadic », le tribunal déclare qu'un conflit armé existe chaque fois qu'il y a recours à la force armée entre Etats.¹⁵

L'article 3 commun prévoit ainsi qu'il s'agit d'un "conflit armé ne présentant pas un caractère international et surgissant sur le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes ». ¹⁶ Au moins l'une des parties n'est donc pas un gouvernement étatique. De plus, on trouve également la référence à un conflit armé ce qui implique un certain degré de violence. Ce degré peut être entendu comme le caractère collectif et organisé ou encore par la position du gouvernement qui n'aurait d'autre choix que de recourir à sa force armée.¹⁷ On trouve par ailleurs d'autres facteurs tel que la durée, la fréquence des actes de violence, la nature des armes utilisées l'impact sur les populations civiles ou encore le contrôle territorial exercé par les forces d'oppositions. ¹⁸ Ces critères ne sont pas cumulatifs, néanmoins, si le degré de violence n'est pas suffisant, alors on parlera de troubles intérieurs à l'ordre public ou de tensions internes comme ce fut le cas par exemple avec les événements de Mai 1968. Le protocole additionnel propose une seconde définition du conflit armé non international à l'article 3 « qui se déroulent sur le territoire d'une Haute Partie contractante entre ses forces armées et des forces armées dissidentes ou des groupes armés organisés qui, sous la conduite d'un commandement responsable, exercent sur une partie de son territoire un contrôle tel qu'il leur permette de mener des opérations militaires continues et concertées »¹⁹

¹⁵ TPIY, Le Procureur c/Dusko Tadic, Arrêt Relatif à l'Appel de la Défense concernant l'Exception Préjudicielle d'Incompétence, IT-94-1-A, 2 octobre 1995.

¹⁶ Convention de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne du 12 août 1949, Article 3.

¹⁷ Typologie des conflits armés en droit international humanitaire : concepts juridiques et réalités - Sylvain Vité, conseiller juridique au sein de la division juridique du Comité international de la Croix-Rouge.

¹⁸ Rapport de la Commission d'experts chargée d'examiner la question de l'aide aux victimes des conflits internes, Rapporteur R. Pinto, Revue internationale de la Croix-Rouge, 1963.

¹⁹ Protocole additionnel II, article 1.

Cette idée de conflit armé ne présentant pas un caractère international nous permet de nous attarder à présent sur la notion de guerre civile. Dès l'Antiquité les Grecs distinguaient *stasis*, la guerre civile et *polemos* la guerre même.

En 1975, l'Institut de Droit International décrit la guerre civile comme les conflits armés de caractère non interétatique qui surgissent sur le territoire d'un Etat entre un gouvernement établi et un ou plusieurs mouvements insurrectionnels qui visent à renverser le gouvernement en question ou le régime politique, économique ou social de l'Etat ou à la sécession ou encore à l'autonomie d'une partie du territoire. Il est également fait mention de la situation où plusieurs groupes se disputent le pouvoir de l'Etat en l'absence de gouvernement établi.²⁰

Ce type de conflit a ainsi de tout temps existé, de la guerre civile romaine entre Pompé et César en 49 avant Jésus Christ à la guerre sanglante opposant les Tutsis aux Hutus au Rwanda au cours des années 1990. Ce type de conflits déchire encore certaines régions africaines notamment et constitue une menace élevée pour les opérations de transport de marchandises.

Pour conclure, le Comité International de la Croix Rouge proposa en 2008 deux définitions des conflits armés internationaux et non internationaux. Le conflit armé international se résumerai donc comme toute situation au cours de laquelle il y a recours à la force armée entre deux ou plusieurs Etats. Le conflit armé non international représente quant à lui un affrontement prolongé qui oppose les forces armées gouvernementales aux forces d'un ou de plusieurs groupes armés, ou de tels groupes armés entre eux, et qui se produit sur le territoire d'un Etat atteignant un niveau minimal d'intensité et d'organisation²¹.

On comprend ainsi à la lueur de ces textes que la guerre est multifacette et que son appréhension par les professionnels du droit a évolué de la même manière que les formes de conflits. Il est ainsi communément fait référence à la notion de conflit armé, international ou non. Si ces critères vont caractérisés les risques de guerres et de guerres civiles, diverses autres situations peuvent être génératrices de sinistres lors d'une opération de transport de marchandises et sont dites, assimilés, à du risque de guerre au

²⁰ Institut de Droit International, Le principe de non-intervention dans les guerres civiles.

²¹ Comité International de la Croix Rouge, Comment le terme « conflit armé » est-il défini en droit international humanitaire ? Rapport mars 2008.

sens assurantiel. On parle de risques assimilés. Toutefois, ces risques assimilés sont parfois encore plus compliqués à définir que la guerre à laquelle ils sont rapprochés.

2- Les conséquences pratiques d'une notion aux contours flous

Les risques assimilés aux risques de guerre résident dans une énumération de risques pour le transport de marchandises par voies maritimes. En effet, contrairement aux conséquences de la guerre en elle-même, ou de la guerre civile, les risques ici exposés sont spécifiques au transport et tout particulièrement au transport maritime. Si certains d'entre eux sont facilement assimilables à la guerre pure et dure notamment en raison de leur caractère destructeur et violent, d'autres risques sont plus subtils à distinguer et à définir. Ces différents risques exceptionnels et exclus feront ainsi l'objet d'un rachat au travers de conventions spéciales et d'un mécanisme de clauses additionnels. S'il a jusqu'ici uniquement été fait mention des marchés de l'assurance Français et Britannique, il est important de rappeler qu'il existe encore divers marchés aux conventions spéciales propres qui proposent des conditions d'assurance contre les risques de guerre. C'est le cas notamment des conventions Norvégiennes, Américaines ou encore Japonaises. Cela étant dit, il convient à présent de rappeler le principe de liberté qui encadre le marché de l'assurance transport maritime. Les acheteurs d'assurances de transport maritime ne sont en aucun cas contraint d'acheter une prestation d'assurance dans le pays dans lequel ils se trouvent et réglementée selon leurs standards nationaux.

Il convient donc à ce titre de s'attarder sur la distinction entre les différents risques assimilés au risque de guerre et à leur appréhension par les assureurs (A), puis il conviendra pour l'assuré d'effectuer un choix quant aux conventions spéciales auxquelles il souhaite recourir (B).

A. La distinction entre risques de guerre et risques sociopolitiques

Si la guerre s'entend donc comme le recours à une force armée au sens des Conventions de Genève précitées, les textes français et britanniques référencent d'autres risques qui vont également être exclus de la couverture risque ordinaire.

Il s'agit ici d'une interprétation purement assurantielle. Les assureurs risquent de guerre vont appréhender ces notions en opérant une première distinction. D'une part on trouve les risques directement assimilables à une guerre. Il s'agit là d'événements caractérisant à la fois la guerre en tant que telle et les risques sociaux pouvant impacter une opération de transport. A ce titre on peut citer les grèves, émeutes et autres mouvements populaires. Ces risques sont à interprétés par opposition aux risques dit politiques. Il s'agit là notamment des risques de nature coercitive. Ces risques vont engendrer une perte de propriété du navire et/ou de sa marchandise sans pour autant être caractérisés par une destruction. Il est ainsi question ici des

Les risques sociaux ne sont pas des faits de guerre. En effet, nous sommes loin de l'idée d'un conflit armé interétatique ou au travers de groupes armés organisés. Néanmoins, leurs conséquences peuvent s'avérer particulièrement néfastes pour le transport de marchandise, essentiellement lors de phases terrestres, mais surtout pour le stockage de marchandises en transit. En effet, les sinistres tirés de risques sociaux vont plus facilement impacter directement les marchandises plutôt que les moyens de transport en eux-mêmes. On parle ici de risques civils, c'est-à-dire produits de la société civile d'un état. Ces risques sont alors des situations difficilement prévisibles qui auront d'importantes répercussions sur les acteurs du transport qui verront ainsi leurs intérêts confrontés à des frais additionnels. Caractérisant ces risques sociaux, on trouve donc les émeutes et mouvements populaires, légalement exclus des couvertures risques ordinaires par l'article L121-8 et L172-16 du Code des Assurances, mais également les dommages issus de grève et de lock-out prévus par ce dernier.

Le point commun à l'ensemble de ces risques dont les conséquences sont assimilées par les assureurs à du risque de guerre est la revendication. Toutefois, entre la simple manifestation populaire permettant d'exprimer une opinion, un mécontentement ou un soutien et les sinistres dont il est ici question, des subtilités juridiques sont à prendre en compte et se matérialisent lors de la réalisation d'un sinistre. Avant tout, rappelons que le droit de manifester est en France conditionné à une déclaration préalable et à un caractère pacifiste. L'article 10 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 dispose que « nul ne peut être inquiété pour ses opinions, même religieuses, pourvu que leur manifestation ne trouble pas l'ordre public établi par la loi ».

Les mouvements populaires auxquels il est ici fait référence ne sont, au même titre que l'ensemble des éléments exclus de la couverture ordinaire par le Code des Assurances, pas définis et laisse à la doctrine et la jurisprudence le soin d'en qualifier le contenu. A ce titre, la Cour de Cassation dans un arrêt du 17 novembre 2016 écarte le « caractère spontané » comme seul moyen de qualifier les faits d'émeutes et de mouvements populaires au sens du Code des Assurances²². Si cet arrêt n'apporte rien à la définition de ces termes si ce n'est d'en rappeler la difficile qualification, la doctrine s'est efforcée d'en dessiner les contours. Une émeute serait donc « un soulèvement populaire destiné à obtenir de l'autorité publique par la violence, notamment en réaction à une mesure gouvernementale ou à la situation d'une partie de la population, la satisfaction de revendications sociales, économiques ou politiques. Le mouvement populaire est habituellement assimilé à toute manifestation désordonnée de la foule entraînant la commission d'actes illégaux, des dommages et des désordres »²³. On retrouve ainsi une dimension collective et violente se traduisant une atteinte à l'ordre public et aux biens.²⁴

Concernant les grèves, le rattachement à la guerre est finalement assez simplement compréhensible de par l'impact de ces événements sur le secteur du transport et du commerce en général. En effet, si « le capitalisme est une mobilisation infinie. La grève, en interrompant la production, la consommation des matériaux et le travail des hommes, met un terme à la mobilisation »²⁵. Il faut ainsi comprendre la grève comme une interruption du travail. Or à l'image des munitionnettes lors de la Première Guerre Mondiale, la guerre n'interrompt pas le travail. Les conséquences des grèves au sein des interfaces portuaires sont particulièrement dommageables. A ce titre comment ne pas évoquer les 33 jours de grève des salariés du Grand Port maritime de Marseille en 2010 suite à la réforme portuaire du 4 juillet 2008 bloquant l'approvisionnement de la moitié des raffineries françaises et dont les conséquences furent chiffrées à près de 600 millions d'euros²⁶. Autre illustration avec la crise des gilets jaunes qui aurait causé rien que pour le transport routier de marchandise une perte d'exploitation de plus de 400 millions

²² Cass. 2e civ., 17 nov. 2016, no 15-24116.

²³ M. Asselain, « Assurances de dommages – Règles générales – Objet du contrat : risques et valeurs garantis », J.-Cl. Responsabilité civile et assurances, fasc. 510-10, 2016, n° 36.

²⁴ Gazette du Palais, N°3 du 17 janvier 2017, « La qualification d'«émeute» ou de «mouvement populaire» au sens de l'article L. 121-8 du Code des assurances. »

²⁵ P. Sloterdijk, *La grève est démobilisation*, Institut de la démobilisation, février 2008.

²⁶ A. de Broqua, « Port de Marseille : le conflit a coûté 600 millions d'euros », Le Figaro, 24/10/2010.

d'euros²⁷ et une perte pour l'économie française tous secteurs confondus de plusieurs dizaines de milliards d'euros²⁸.

Enfin, pour ce qui est des situations de lock-out, si elles sont rares en pratiques, surtout au sein de l'hexagone, elles ne se conçoivent pas sans une situation de grève. Le lock out est une décision de fermeture de l'établissement prise par un employeur, généralement en réponse à une grève de son personnel. Sa légalité est conditionnée à une proportionnalité au risque pesant sur la sécurité des personnes et des biens et empêchant l'employeur de fournir du travail à ses salariés non-grévistes, même provisoirement et ne doit ainsi pas être mit en œuvre en tant que moyen de rétorsion à l'égard des grévistes²⁹.

Au-delà de ces risques sociaux, on trouve une autre forme de risques, les risques politiques.

Ces derniers s'entendent comme une perte temporaire ou définitive de la propriété causée par « tous gouvernements ou autorités quelconques »³⁰. On parle ici des risques CEND (Confiscation, Expropriation, Nationalisation, Dépossession) ou autrement dit de coercition. Le droit maritime fait également référence à ces risques au travers du fait du prince³¹. La confiscation, expropriation, nationalisation et la dépossession sont autant de caractéristiques du fait du prince. A ce titre, Machiavel écrivait « Il y a deux manières de combattre, l'une avec les lois, l'autre avec la force »³². On retrouve une idée de contrainte, légale ou non, exercée par un gouvernement ou une autorité quelconque sur le transport et les marchandises. Le Code des Assurances prévoit à l'article L172-16, « l'exclusion des dommages issus de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ». Les conventions spéciales françaises d'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève sont quant à elles plus précises et prévoient à l'article 2 la couverture des dommages résultant de « captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques »³³. Toutefois, l'article 3 prévoit des exclusions quant à ces risques

²⁷ Stratégies logistique, « L'impact des « gilets Jaunes » sur la logistique et le commerce », 04/12/2018.

²⁸ France Info, "Gilets jaunes" : sept chiffres qui montrent l'impact du mouvement sur l'économie française, 03/12/2018.

²⁹ Cour de cassation, civile, Chambre sociale, 18 janvier 2017, 15-23.986, Legifrance.

³⁰ Code des Assurances, Article L172-16.

³¹ Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 25 août 1924, Article 4.

³² N. Machiavel, *Le prince*, 1532.

³³ Conventions spéciales françaises d'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève du 1^{er} octobre 2008 modifiées le 1^{er} juillet 2009, Article 2.

politiques. Il est ainsi précisé que la dépossession ou l'indisponibilité sont exclus dès lors qu'ils résultent de « captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, ou leurs conséquences ordonnés par les autorités d'un Etat membre de l'Union Européenne ou de la Suisse, du Liechtenstein, de l'Islande ou de la Norvège ». Est également prévu les cas où dépossession et indisponibilité résulteraient de « saisie ou détention par une autorité de droit ou de fait, consécutive à une opération frauduleuse ».³⁴

Au travers de ces dernières exclusions de couverture, la dépossession est en réalité ici une sanction d'un comportement illicite. L'on pense ainsi naturellement au trafic d'armes et de stupéfiants au trafic d'êtres humains ou encore à la pêche illicite. Cette perte totale de propriété est à interpréter à la lueur du Code Pénal, lequel prévoit « la confiscation des installations, matériels et de tout bien ayant servi, directement ou indirectement, à la commission de l'infraction, ainsi que tout produit provenant de celle-ci, à quelque personne qu'ils appartiennent et en quelque lieu qu'ils se trouvent, dès lors que leur propriétaire ne pouvait en ignorer l'origine ou l'utilisation frauduleuse.³⁵ » Le Code Pénal prévoit une disposition similaire pour les actes de terrorismes avec la confiscation de tout ou partie des biens quelle qu'en soit la nature.³⁶ Il s'agit ici de dépossession totale d'un navire ou d'une marchandise utilisée comme sanction d'une infraction. La dépossession peut également être temporaire, comme lors de saisies conservatoires de navires dans le but de servir de garantie pour le paiement d'une créance.³⁷

Il convient également de s'attarder sur la notion d'arrêt prévue dans les Conventions spéciales françaises. Il s'agit d'un acte par lequel un Gouvernement fait défense aux navires de commerce ou à certains d'entre eux de quitter le port ou les eaux territoriales. Il n'y a pas de dépossession.³⁸ En pratique, au-delà d'un délai de 6 à 12 mois, l'assuré peut réclamer la perte totale auprès de son assureur³⁹.

Ces risques sociopolitiques peuvent être illustrés au travers du cas du Venezuela. En effet, depuis plusieurs années, le pays cristallise à la fois les risques

³⁴ Conventions spéciales françaises d'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève du 1er octobre 2008 modifiées le 1er juillet 2009, Article 3.

³⁵ Code Pénal, Article 222-49

³⁶ Code Pénal, Article 422-6.

³⁷ Code des transports, Article L. 5114-22 : « Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge de l'exécution la saisie conservatoire d'un navire ».

³⁸ Document interne GAREX – Lexique des couvertures/garanties accordées en assurance Risques de Guerre Exceptionnel, définitions françaises.

³⁹ Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time.

sociaux tels que les émeutes et mouvements populaires contestataire du régime de Nicolás Maduro. Ces mouvements contestataires ont essentiellement lieux au sein de la capitale côtière Caracas. La situation dans le pays n'a cessé de se dégrader et l'on décompte de nombreuses tentatives de renversement du gouvernement, qualifié par beaucoup comme une dictature. Les risques sociopolitiques sont tous représentés au travers de la crise que subie le pays.

Si autrefois le Venezuela était l'Etat le plus riche d'Amérique Latine et l'un des plus riches du monde grâce à ses importantes ressources pétrolières découvertes au début du XX^{ème} siècle, la dépendance totale de l'économie nationale envers l'or noir va finalement le mener à sa perte. Le régime socialiste du président Hugo Chavez se traduit par une vague de nationalisations et l'économie du pays tout entier repose sur la production de pétrole. La production d'autres bien est quasiment inexistante et le pays devient l'un des plus grands importateurs au monde. L'effondrement progressif du cours du pétrole au cours de ces dix dernières années va ainsi entraîner la chute du pays. Cette crise économique sans précédent marquée par une inflation encore jamais vue et l'effondrement du pouvoir d'achat comme de la monnaie locale va entraîner une grande pauvreté à travers le pays, terreau idéal pour des actes de violences et de pillages. A ce contexte économique et social s'ajoute la dimension politique. A la mort de Chavez en 2013, c'est Nicolás Maduro qui arrive au pouvoir. Ce dernier va enfoncer le pays dans la crise et son régime sera même qualifié de dictature par certaines grandes puissances occidentales. La situation ne va pas en s'améliorant alors que les Etats-Unis décident en 2017 de mettre en place des sanctions contre des personnes, des entreprises et des entités du monde pétrolier associées au régime Maduro, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du Venezuela. Ces sanctions sont justifiées par les principaux intéressés comme étant un moyen d'empêcher le régime de bénéficier des revenus de l'industrie pétrolière qui faciliteraient les activités criminelles du régime ainsi que ses violations des droits de l'Homme.⁴⁰ En 2019, des tankers sont retenus en réaction aux sanctions américaines. Plus récemment, à l'été 2020, les Etats-Unis ont saisi plus d'un million de barils de pétrole iranien à destination du Venezuela. L'action fut justifiée comme émanant des Gardiens de la Révolution, un groupe armé iranien considéré comme organisation terroriste par les Etats-Unis. Pour résumer simplement, en réaction aux sanctions américaines, le régime

⁴⁰« Comprendre les sanctions américaines contre le Venezuela » - Noelani Kirschner - 11 février 2021
<https://share.america.gov/fr>.

de Maduro s'est tourné vers les ennemis des Etats-Unis afin de pallier le manque crucial de pétrole.

A ces considérations, précisons que depuis 2015, les assureurs du marché de Londres, sur lesquels nous reviendrons plus tard, ont conditionnés tout voyage au Venezuela au paiement d'une surprime, inscrivant le pays et l'ensemble de son territoire maritime comme zone à risque aggravés⁴¹. Cela étant, le risque est tel que la plupart des assureurs risques de guerre excluent tout simplement toute couverture pour les expéditions Vénézuéliennes.

Ces risques de guerre et risques assimilés vont faire l'objet d'un rachat par le biais des convention spéciales. Une fois les risques bien appréhendés, il convient de bien choisir les conventions spéciales applicables.

B. Le choix des conventions, un intérêt logistique certain

Comme mentionné précédemment, les acheteurs d'assurances de transport maritime ne sont pas contraints d'acheter une prestation d'assurance dans le pays dans lequel ils se trouvent et réglementée selon leurs standards nationaux.

Un choix va donc devoir être opéré. Afin d'illustrer ce choix, concentrons-nous sur les conditions françaises et britanniques. L'imposante domination du marché londonien sur celui de l'assurance maritime s'est traduit par une forte influence sur les différents marchés, en France tout particulièrement. En effet, contraint de se réassurer auprès du marché londonien, les assureurs français durent faire coïncider leurs conditions à celles de leurs réassureurs. Avec l'évolution du commerce international, ces conditions ont évolué et des subtiles mais importantes différences apparaissent, contraignant l'assuré à un véritable choix de couverture.

Il convient de rappeler un aspect capital, penser que tout ce qui n'est pas constitutif de risque maritime est rattaché au risque de guerre est là une distinction qui, si elle convient à une définition générale et grossière, ne correspond pas à la réalité de la pratique et de l'indemnisation des dommages. Il y a entre le fait générateur du dommage et le dommage

⁴¹ Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas – JWLA/022, 10 décembre 2015.

en lui-même, tout ce qui sépare la cause de son effet⁴². Il convient alors de bien distinguer le fait à l'origine du dommage, l'aléa du contrat d'assurance, et le préjudice subi.

A ce titre, le choix des conditions d'assurance risque de guerre opérée par l'assuré doit être éclairé et il convient pour ce faire de bien cerner la distinction entre les différents risques exceptionnels comme rappelé plus en amont de ce devoir.

Si les sinistres directement issus d'un risque de guerre ou de guerre civile font l'objet d'une couverture similaire au sein des marchés français et londonien, les risques assimilés ou politiques quant à eux peuvent faire l'objet de divergences d'interprétation ou de mise en œuvre tenant au contexte de leur survenance, et tout particulièrement lorsqu'il s'agit de marchandises.

En effet, la couverture des dommages affectants la marchandise transportée sur le marché anglais est bien plus restrictive que sur le marché français. Cela va se matérialiser par une importante distinction entre les risques de guerre et guerre civile à proprement parlés et les risques dits politiques. Cela va se traduire par la création de deux formes de garanties, les Institute War Clauses Cargo et Institute Strike Clauses Cargo.

Certains risques semblent être des risques de guerre par nature, tel que les dommages issus de « torpille, mines ou tous autres engins de guerre ». Les actes de destructions sont très difficilement exclus de la couverture risques de guerre. En effet, les attaques de missiles sur des navires de commerce ou encore d'attaques suicides à l'explosif comme ce fut le cas du tristement célèbre Limburg, pétrolier français transportant du pétrole brut en provenance d'Arabie Saoudite en 2002, sont automatiquement couverts par les polices d'assurance risque de guerre.

Néanmoins, des différences d'interprétations apparaissent déjà entre marchés français et londonien. En effet, les mines peuvent parfois être des résidus de guerres passées ce qui pourrait poser un problème quant à leurs rattachements à un risque de guerre à proprement parlé. C'est là le moyen de mettre en lumière les divergences pouvant avoir lieu entre les conditions spéciales françaises et britanniques. Les Institute War Clauses (Cargo) précisent dans leur version en vigueur qu'il peut s'agir de mines abandonnées. Cet ajout est le fruit d'une jurisprudence importante en matière de détermination de sinistre, Costain-Blankevoort Dredging Co.Ltd.c.Davenport en 1978 dans laquelle un navire de

⁴²P.Lureau, *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises*, 1941.

dragage aspira du matériel explosif dont les autorités avaient décidés de se séparer à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Le rattachement du sinistre à un risque de guerre en temps de paix et à raison d'un acte de pacification fut ainsi débattu. Les juges retiendront que l'immersion de munitions peut être constitutif d'une opération de guerre.

Cet arrêt illustre l'idée selon laquelle les assureurs britanniques sont enclins à couvrir ces faits de guerre à condition qu'ils proviennent d'un contexte général de belligérance. Il convient donc de procéder à une nouvelle subdivision de ces faits de guerres, les actes entraînant la destruction du bien assuré et les actes entraînant une dépossession. Cette distinction permet de mettre en avant des risques aux contours flous, souvent mal ou non définis, qu'il convient impérativement de bien maîtriser car auront une importance lors de la détermination de l'indemnisation d'un dommage ou non.

Les actes de dépossession vont permettre d'illustrer l'une des grandes distinctions entre les risques couverts par les conditions françaises et les conditions anglaises. Cette première distinction est attachée aux risques politiques CEND (Confiscation Expropriation, Nationalisation Dépossession) ou autrement dit de coercition. Si l'imprimé des Institute War Clauses Cargo prévoit la couverture de ces risques, leur couverture est conditionnée à un contexte hostile, de belligérance. Cette idée n'est pas uniquement attachée à l'état de guerre et guerre civile mais également aux soulèvements populaires assimilables à une situation de guerre tel que les rébellions, insurrections ou encore les révolutions. Ce principe ne se retrouve pas dans les conditions françaises.

Concernant les Institute Strike Clauses Cargo, celles-ci illustrent également une divergence avec les conditions françaises tirée ici de la définition même des risques assurés. Cette distinction se retrouve au sujet d'un risque auquel les marchandises sont de plus en plus exposées ; le terrorisme.

Le terrorisme est couvert au titre des risques de guerre au sein du marché français mais également outre-manche. Néanmoins, ici encore les conditions anglaises opèrent une distinction relative au contexte de survenance de ce risque. Le risque terroriste est couvert uniquement s'il peut être rattaché à une dimension politique. Cette distinction s'explique par la difficile définition de cette notion encore récente et aux contours flous. Pour les britanniques elle se rattache à un risque politisé se rapprochant d'une matérialisation des situations de soulèvements populaires ou révolutions. Les conditions françaises, ici encore, n'opèrent pas cette distinction. Toutefois, une distinction existe entre la définition

du Code Pénal et celle proposée par les assureurs en 1982. L'article 421-1 du Code Pénal dispose 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 suivantes : 1° (...) le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport. 2° Les vols, les extorsions, les destructions, dégradations et détériorations ».

Les juristes de droit des assurances lors de la rédaction des Conditions Générales de l'Assurance Incendie de mai 1982 prévoient une définition plus large « on entend par actes de terrorisme ou de sabotage les opérations organisées dans la clandestinité, à des fins idéologiques, politiques, économiques ou sociales et exécutées individuellement ou par des groupes réduits, en vue d'attenter à des personnes ou de détruire des biens ».

Ces distinctions tenant à la nature même des risques couverts est fondamentale et pourrait emporter des conséquences dramatiques pour un assuré mal averti. Il convient donc, lors de la détermination des conditions d'assurance applicables, de bien maîtriser ces notions. C'est là naturellement le rôle de l'intermédiaire d'assurance, le courtier notamment dont le rôle de conseiller se développe de plus en plus.

Section 2 : Une imbrication de contrats constitutive de la chaîne logistique de la vente internationale

Une fois les subtilités des notions que recouvre l'assurance des risques de guerre et assimilés bien identifiées, il s'agit pour les acteurs du commerce international de bien distinguer et quantifier les enjeux et intérêts à protéger.

La chaîne logistique d'une opération de transport international de marchandise fait intervenir une pluralité d'acteurs et d'opérations contractuelles créant des intérêts divers mais reposant sur un même principe ; l'optimisation des coûts. Du point de vue de la souscription d'une police d'assurance transport, l'optimisation des coûts va se traduire par la mise en place d'une couverture suffisamment adaptée aux risques potentiellement encourus afin de minimiser les conséquences d'un sinistre tout en évitant une couverture trop étendue et inutile. Un sinistre transport, et particulièrement un sinistre issu d'un risque de guerre et assimilés pourra avoir des conséquences désastreuses d'un point de vue économique, aussi bien pour les chargeurs que pour la compagnie maritime en charge

du transport principal. Si de nos jours, les relations commerciales se complexifient sans cesse, notamment avec l'essor de l'affrètement coque-nue, la multiplicité du nombre d'ayants droits à la marchandise lors d'un transport par porte-conteneur ou encore le développement du rôle du commissionnaire.

Si les polices d'assurances risques de guerre sont empreint d'une forte liberté contractuelle et sont conçues de telle manière que la couverture puisse être négociée et sur-mesure, c'est également pour répondre aux besoins de différents profils d'assurés. L'opération de vente internationale de marchandise fait intervenir divers acteurs spécialisés. Il est important pour un assureur de bien connaître les caractéristiques du métier de son assuré. Des relations entre ces parties vont ainsi naître différents contrats. Si la relation principale entre l'acheteur et le vendeur va se matérialiser par un contrat de vente négocié, le caractère international attaché à l'opération impliquera nécessairement un contrat transport avec un transporteur (1). Cette imbrication de contrats ne peut par ailleurs se concevoir sans l'apport d'une troisième forme de relation contractuelle, celle du contrat d'assurance (2). Pierre Bonassies et Christian Scapel ne manquent pas de souligner cette idée en qualifiant l'assurance de condition du commerce international⁴³.

I. Le contrat de vente internationale, un point de départ négocié impliquant une opération de transport

L'opération de vente internationale de marchandises va impliquer différents acteurs intervenants au cours de ses différentes étapes. Deux principaux contrats vont alors voir le jour et traduire des enjeux et intérêts différents, le contrat de vente matérialisant la relation entre le vendeur et l'acheteur et le contrat de transport matérialisant quant à lui l'opération connexe au contrat de vente principal mais tout aussi important, permettant de mettre en lumière les enjeux liés à l'activité du transporteur principal (A). Afin d'organiser les relations entre ces parties et la mise en place d'une couverture adaptée, on trouve des intermédiaires spécialisés (B).

⁴³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, « Traité de droit maritime », L.G.D.J, Traité, 2006.

A. La vente internationale : des chargeurs et des transporteurs aux intérêts variés

La genèse d'un contrat de vente se traduit aisément par la recherche d'un profit. Pour ce faire, le vendeur va prendre en compte l'ensemble des frais et coûts nécessaires afin de fixer un prix lui permettant de générer un profit suffisant. Le coût et l'étendue de l'assurance, la prime à payer, représentent un aspect qu'il convient d'analyser et de diluer dans le prix de vente de la marchandise. L'étendue de la couverture va s'articuler avec l'étendue des obligations de chacune des parties. A l'inverse, l'acheteur va chercher à acheter la marchandise en négociant le prix le plus bas possible. La détermination de l'étendue des obligations des parties va alors entrer en jeu et l'assurance transport comme l'analyse des risques constituent un élément majeur des négociations.

Les obligations des parties sont ainsi matérialisées au sein du contrat de vente, ce dernier répondant aux règles de la Convention de Vienne de 1980 ou encore la Convention de Rome remplacée en 2008 par le Règlement 593/2008. Toutefois, la pratique voit le plus souvent ces obligations encadrées par l'utilisation d'un Incoterm, permettant de faciliter la pratique du commerce international grâce à une interprétation des règles harmonisée et en adéquation avec la pratique habituelle des affaires élaborés par la Chambre de Commerce Internationale. Les incoterms vont alors encadrer la répartition des obligations et des risques relatifs à l'opération de vente internationale de marchandise entre le vendeur et l'acheteur. Les obligations des parties sont également retranscrites au sein des polices d'assurance, au travers des « *warranties* », ou garanties prenant la forme de conditions spécifiques à respecter par un assuré.

En cas de sinistre et de dommage à la marchandise en cours de transport, si le transporteur est présumé responsable, ce dernier peut se prévaloir de causes d'exonération à condition d'en rapporter la preuve. Celles-ci sont prévues par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, communément appelée Règles de La Haye Visby, à l'article 4. Ce dernier prévoit en effet que le transporteur se voit exonéré de sa présomption de responsabilité en cas de faits extérieurs non imputables au transporteur, de faits imputables au chargeur ou à la marchandise ou enfin en cas de circonstances tenant à l'exploitation du navire n'ayant pas de connotation commerciale. La Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer de 1978

communément appelées Règles de Hambourg prévoit quant à elle un principe de présomption pour faute dans laquelle le transporteur pourra ainsi s'exonérer de sa responsabilité s'il apporte la preuve que « lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. »

A cela nous pouvons également ajouter le cas des réserves pouvant être émises lors du chargement à bord d'un navire mais surtout des limitations de responsabilité dont disposent les transporteurs permettant de ne payer qu'une partie de la valeur des marchandises transportées sauf en cas de faute de lourde ou autrement dit, faute de témérité.

Parmi les causes d'exonération de responsabilité du transporteur, extérieures et non imputables à ce dernier, prévues par les Règles de La Haye Visby, on trouve la référence aux faits de guerre, émeutes ou troubles civils, grèves ou lock-out, ou encore fait de prince. Ces éléments sont à mettre directement en lien avec les exclusions de la couverture risques ordinaires.

Ainsi, un chargeur qui ne souscrirait pas de couverture risque de guerre et qui se verrait confronté à un important sinistre en cours de transport directement lié à un fait de guerre, comme cela peut être le cas lors d'opérations commerciales au travers des détroits de Bab al-Mandab ou d'Ormuz devenus le théâtre de nombreux conflits, ce dernier pourrait s'heurter à une exonération de responsabilité du transporteur ainsi qu'à une non-indemnisation des assureurs risques ordinaires. Les conséquences d'une telle situation sont souvent fatales pour une entreprise, notamment en cas de perte totale.

L'intérêt d'une couverture risque de guerre transparait ainsi un peu plus au regard de ces éclaircissements. Toutefois, le vendeur n'est pas nécessairement contraint de toujours supporter les risques, aussi s'agit-il ici d'un des points d'orgue de la négociation commerciale entre les parties. Comme mentionné précédemment, cette répartition des obligations est généralement encadrée en pratique par l'utilisation des Incoterms lesquels permettront de définir l'étendue des obligations de chacune des parties et laquelle d'entre elle devra souscrire une assurance pour les marchandises transportées.

Si comme nous l'avons évoqué le transporteur bénéficie de cause d'exonérations partielles voir totales de responsabilité, il dispose néanmoins d'un intérêt de protection certain attendant au moyen de transport lui-même. La valeur des navires de commerce

atteint aujourd'hui des sommes très importantes générées notamment par les avancées technologiques intégrées dans les navires et le gigantisme dont ils font preuve.

En cas de dommage au navire, les coûts qui en résulteront seront à la charge du propriétaire du navire. Néanmoins, le développement de la pratique de l'affrètement coque nue, permettant de financer la construction de ces mastodontes fera peser le risque sur l'affréteur. Ces derniers sont tenus vis-à-vis du propriétaire du navire, fréteur, des pertes et dommages subis.

Au-delà des dommages purs et durs, on trouve des frais annexes pouvant survenir lors d'une expédition maritime. On trouve ainsi les situations d'assistance qualifiées de tout acte ou activité entrepris pour « assister un navire ou tout autre bien en danger dans n'importe quelles eaux ⁴⁴ » ou par ailleurs, « les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire assuré d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences⁴⁵ ». Ici il va être question de l'ensemble des frais imprévus mobilisés afin d'éviter un dommage.

Enfin, et non des moindres, la participation aux avaries communes, créant une solidarité entre toutes les parties à une expédition maritime. Il s'agit là d'une règle propre au droit maritime. Selon le Code des Transports, « elles sont constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime⁴⁶. Elles sont en pratique régies par les Règles d'York et d'Anvers élaborée par le Comité Maritime International et sont régulièrement remaniées. Si ces règles sont conventionnelles, en pratique la quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement vont d'y référer et elles tireront ainsi leur application du jeu des contrats.

La répartition des frais entre les parties, si elle peut être facilement résumée à une répartition entre l'armateur et les chargeurs au prorata des marchandises embarquées réside en réalité dans un calcul complexe, notamment concernant le montant relatif au navire. C'est un expert répartiteur qui va être en charge de la répartition des frais. Ce dernier établit alors deux masses, l'une créancière composée de l'ensemble des dépenses effectuées (coûts de réparations de ce qui a été engagé) et l'autre débitrice, pour laquelle

⁴⁴ Convention internationale de 1989 sur l'assistance, Conclue à Londres le 28 avril 1989 – Article 1.

⁴⁵ Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tout risques – Article 1.1.3.

⁴⁶ Article 5133-3 du Code des Transports.

on prend en compte la valeur du navire au port de déchargement diminuée des coûts de réparation qui devront être engagés. Une variable intervient en fonction de s'il s'agit d'une perte totale ou non. Concernant les frais de réparations ou de remplacement, l'expert sera alors chargé d'apprécier le coût réel raisonnable des réparations, prenant ainsi en compte l'état de la machinerie et du navire, on parle alors de dépréciation raisonnable. En cas de perte totale, il faudra déduire à la valeur estimée du navire à l'état sain, le coût estimé de réparation des dommages n'ayant pas le caractère d'avarie commune⁴⁷.

S'il est parfois reproché aux mécanismes de détermination des contributions d'avaries communes leur manque de lisibilité liée à la complexité de l'opération, les conséquences financières d'une avarie commune peuvent atteindre des valeurs conséquentes, notamment à raison de la valeur des navires se chiffrant en plusieurs centaines de millions et du nombre de marchandises chargées tout comme de la valeur de celles-ci.

Par ailleurs, les sinistres, qu'ils soient matériels ou non, les chargeurs comme les transporteurs peuvent être confrontés à des pertes d'exploitations. Cela se traduit par une impossibilité de poursuivre correctement l'activité commerciale et entraînant une baisse du chiffre d'affaires. A ce titre un navire détourné ou immobilisé n'est plus en mesure de mener à bien son expédition, voir des expéditions futures. Du matériel industriel ou de construction chargée à bord d'un navire ainsi détourné de sa mission principale entrainera une perte d'exploitation pour l'ayant droit à cette marchandise qui ne pourra en bénéficier à temps.

Les assureurs doivent être conscient de l'ensemble de ces intérêts et tâcher de maîtriser avec précision les différentes professions de leurs assurés. Ce travail difficile est facilité par le soutien d'intermédiaires spécialisés, les courtiers maritimes.

⁴⁷ Texte français des règles d'York et d'Anvers 1950 adopté par le Comité maritime international et par l'International Law Association – Règle XVIII Avaries au navire.

B. Le développement du rôle d'intermédiaires d'assurances toujours plus spécialisés

Dans le cadre de la mise en place d'une couverture des risques de guerres et assimilés, les intermédiaires d'assurance sont au cœur de la relation entre l'assureur et l'assuré, mais leur rôle prend toute son importance du point de vue de l'appréhension des risques, et tout particulièrement des risques exceptionnels. En effet, si les chargeurs et transporteurs ont un intérêt certain à appréhender les risques inhérents à leur activité et à une opération en particulier, c'est en pratique les courtiers d'assurance qui vont s'assurer que leurs mandants sont au fait des risques encourus. Ces derniers sont réellement tiers à l'opération dans son ensemble mais leur rôle est pour autant essentiel, d'autant que ce dernier tend de plus en plus à se développer, au-delà d'être un simple mandataire spécialisé⁴⁸, l'aspect conseil de leur activité est de plus en plus important. Le courtier est un spécialiste dans un domaine, en l'occurrence ici dans le domaine maritime ou plus largement le transport.

Les courtiers sont aujourd'hui en charge de la vie du contrat. Leur rôle est double. Ils détiennent un rôle de conseiller au regard de leur client mais également d'un rôle de gestionnaire vis-à-vis des assureurs. Dans une volonté de faciliter la relation entre les parties, les courtiers ont vu l'étendue de leur compétence s'étendre jusqu'à des actes initialement traités par les compagnies d'assurances tel que des actes de gestions sans grande incidence sur la teneur du contrat ou encore la récolte des primes. Ce phénomène se retrouve particulièrement en matière de coassurance, c'est le courtier qui va concentrer les intérêts de différentes compagnies.

Les courtiers d'assurance transport uniquement n'existent plus et sont aujourd'hui intégrés dans ce que l'on appelle des réseaux de courtage. Ainsi, un courtier va pouvoir posséder une branche spécialisée dans le transport ou d'autres secteurs en particulier.

L'ensemble de ces éléments renforce le rôle et l'impact des courtiers au sein du commerce international, en faisant des acteurs clés et déterminants.

Nous pouvons illustrer ces propos en prenant le cas du courtier Marsh aujourd'hui aussi puissant que certaines compagnies d'assurances. Marsh est l'un des leaders du marché du courtage d'assurance et se présente⁴⁹ comme un expert en gestion des risques. L'une des

⁴⁸ Lexique juridique Juristravail.com.

⁴⁹ <https://www.marsh.com/fr/fr/about-us/who-we-are.html>

idées avancées est d'aider le développement de l'activité de leurs clients et de « transformer leurs risques en opportunité de croissance ». Cette volonté est à mettre en parallèle avec l'essor d'experts en logistiques proposant de services destinés à l'optimisation de chaînes logistiques. Comme nous l'avons rappelé en introduction, la gestion des risques est en effet essentielle au développement d'une entreprise et d'une activité.

Dans le cadre de la vente internationale et donc du transport de marchandises, Marsh dispose par exemple d'une branche spécialisée en matière de risques politiques ou encore de risques terroristes. Le rôle de conseil des courtiers va se traduire ici par une exposition des différents risques et couvertures d'assurance possible, puis opérant le pont avec le marché spécialisé dans la couverture des risques de guerre au travers d'acteurs comme le GAREX, groupement d'assurance risques exceptionnels spécialisé dans ce type de risques.

Le courtier dispose donc d'un devoir de conseil. Si cela présente un intérêt pratique évident pour son client, cet intérêt est en réalité double et subordonné à un impératif juridique qui prend forme en cas de sinistre non couvert, de vide assurantiel. Ce devoir est inscrit à l'article L 112-2 du Code des Assurances. A ce titre, il convient de bien distinguer les courtiers d'assurance des agents généraux d'assurances, ces derniers pouvant être confondus par une personne mal avertie et peu regardante. L'agent général d'assurance exerce une profession libérale, il est mandaté par une compagnie d'assurance dont il engage la responsabilité. Le courtier quant à lui dispose du statut de commerçant. Agissant pour le compte de ses clients, il engage alors sa responsabilité propre.

Le devoir d'informations et de conseil qui pèse sur le courtier d'assurance est donc très protecteur de l'assuré qui va ainsi pouvoir éviter d'être confronté à un risque non couvert en étant éclairé par le courtier afin de moduler sa couverture. Toutefois, une limite à ce principe repose sur les déclarations faites par l'assuré. Le courtier n'est « pas tenu de vérifier les déclarations de son client, ni de l'assister dans l'évaluation de ses besoins en capitaux ⁵⁰ ». En d'autres termes, l'intermédiaire d'assurance, s'il est tenu de conseiller son client, sera le reflet des informations qui lui seront transmises. L'assuré doit donc apporter un soin particulier aux informations qu'il fournit. C'est donc aux chargeurs,

⁵⁰ Radier associés, La responsabilité des agents et des courtiers, 26 août 2019

transporteurs, de caractériser la valeur à risque. Ce principe est à mettre en lien avec le concept de valeur déclarée des biens couverts par l'assurance ad valorem⁵¹.

Toutefois, concernant les risques de guerre, ce devoir d'informations et de conseils peut être litigieux en raison de leur caractère exceptionnel. En effet, si certaines destinations sont plus à risques que d'autres, il est des cas où un risque exceptionnel non couvert par une assurance risques ordinaire « tous risques » va engendrer un sinistre. Tel fut le cas par exemple en 1997 dans un arrêt rendu par la Cours d'Appel de Paris⁵² dans une affaire de transport maritime au cours de laquelle les autorités chinoises ont arraisonné le navire et confisqué sa marchandise lors d'un transbordement à Hong Kong. Ce fait du prince constituait alors un fait totalement isolé qui eut lieu sur une ligne régulièrement empruntée par la compagnie maritime et d'autres avant elle. La situation présentant un caractère habituel, la souscription d'une assurance « tous risques » garantissant l'expédition, le devoir d'information et de conseil d'un commissionnaire d'assurance ne fut retenu.⁵³

Cette affaire est intéressante en ce quelle vient poser une limite au devoir d'information et de conseil des intermédiaires d'assurance en fonction du contexte international entourant l'expédition. Cela fait ainsi écho à l'idée de spécialisation évoquée dans le cadre du courtier Marsh. La détermination des zones présentant un risque particulier au caractère exceptionnels et ainsi potentiellement exclu est donc un élément important de l'activité d'intermédiaires d'assurance toujours plus compétents, au cœur du processus logistique d'une opération de vente internationale.

II. Le contrat d'assurance, un contrat accessoire devenu indispensable

Une opération de vente internationale va donc impliquer une multitude d'acteurs et faire naître pléthores risques de nature diverse. Pour ce qui est des risques dits classiques de navigation, ils feront l'objet d'une couverture par les assureurs risques ordinaires, assurance classique d'une expédition maritime commerciale. Cependant, face à la recrudescence des risques sociopolitiques, de terrorisme et de piraterie, les risques exceptionnels se multiplient sur des voies de navigations de plus en plus

⁵¹ En fonction de la valeur.

⁵² COUR D'APPEL DE PARIS (5e Ch. sec. A) 20 mars 2002, Sté MITSUI OSK LINE LTD c/ S.A. CRYSTAL, S.A. BAX GLOBAL et a.

⁵³ Le Droit Maritime Français, N° 645, 1er février 2004

empruntées et difficilement évitables. La mise en place d'une assurance complémentaire contre les risques de guerres et assimilés prend de plus en plus d'importance au sein du commerce international jusqu'à devenir indispensable pour commercer dans certaines zones. Toutefois, si ces risques sont présentés de manière bien distinctes, la réalité de la pratique illustre une véritable interdépendance entre les formes d'assurances (A). Cette relation va par ailleurs se matérialiser lors de la survenance d'un sinistre (B).

A. La relation d'interdépendance entre l'assurance des risques ordinaires et exceptionnels

Les contrats d'assurance transport qu'ils couvrent les marchandises ou les corps de navires eux-mêmes sont devenus indissociable du commerce international. Les enjeux économiques sont trop élevés et les conséquences des dommages matériels sont devenus trop importants pour ne pas faire l'objet d'une couverture.

Le transport maritime représentant 90% du commerce international de marchandises, le volume de marchandises exporté atteint aujourd'hui des proportions astronomiques. Avec ses 400 mètres de long, 70 mètres de haut et les 18300 conteneurs à bord lors de son échouement dans le Canal de Suez, le désormais célèbre Ever Given est une parfaite illustration des conséquences financières que peut emporter un sinistre impliquant pareil navire.

Le blocage du canal de Suez par le porte conteneur pendant une semaine a représenté une perte estimée pour le commerce mondial de 6 à 10 milliards de dollars par jour. L'opération de remise à flot du navire aurait coûté près de 100 millions de dollars à elle seule. Pour continuer dans le gigantisme, le navire a une valeur déclarée aux alentours de 200 millions de dollars et la déclaration de l'avarie commune par le Capitaine du navire va engendrer un défi de taille pour l'ensemble des acteurs impliqués et notamment les assureurs. En effet, les assureurs des chargeurs vont devoir couvrir le sinistre au prorata de la valeur des marchandises embarquées. Or en l'espèce, plus d'un milliard de dollars de marchandises se trouvait à bord réparti entre une galaxie de chargeurs. On estime qu'il

y avait environ 15 chargeurs impliqués par conteneurs⁵⁴. La démesure de ce sinistre ne s'arrête toutefois pas là et il convient de préciser que les chargeurs des navires restés bloqués aux embouchures du Canal ne seront pas obligatoirement couverts. En effet, sans rattachement à un dommage matériel du navire, la couverture des dommages ne sera alors assurée que par le biais de clauses particulières.

Cet exemple tiré de l'actualité illustre ainsi le caractère indispensable d'une couverture assurantielle lors d'une expédition maritime. Les situations d'avaries communes engendrent une participation de l'ensemble des chargeurs qui, s'ils ne sont pas couverts, seront contraint au paiement de sommes pouvant être très importante en fonction de leurs propres intérêts embarqués.

Au-delà de ces risques ordinaires, les sinistres issus de risques nécessitant une couverture additionnelle ou complémentaire, comme les pertes d'exploitations pouvant être colossales comme dans le cas de l'Ever Given, ou encore des risques de guerres et assimilés. Comme l'illustre les chiffres exposés plus haut, l'absence d'une couverture assurantielle peut être fatal pour un armateur ou un chargeur. Aussi, s'ils sont moins nombreux, les sinistres RG se traduisent bien souvent par une perte totale.

L'assurance contre les risques de guerre s'appréhende ainsi en complément d'une assurance risques ordinaires. Les Conventions françaises prévoient cette complémentarité de manière explicite dans les conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève de 2009 à l'article 1 lequel dispose que « les présentes Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires.⁵⁵ » L'article premier poursuit en rappelant que la garantie est régie à la fois par les dispositions de la présente convention et par les conditions de l'assurance

⁵⁴ Propos de Mathieu Berrurier, directeur général du Groupe Eyssautier-Verlingue recueillis dans le cadre de l'article Canal de Suez : les premières estimations du sinistre de l'Ever Given, argusdelassurance.com

⁵⁵ Conventions Spéciales pour l'Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève du 1^{er} octobre 2008 modifiées le 1^{er} juillet 2009, Article premier – Dispositions générales.

risques ordinaires « à laquelle les présentes Conventions Spéciales sont attachés et en tant que ces Conditions Générales ou Particulières n’y sont pas contraires⁵⁶ ».

Pour le marché londonien, l’approche est différente. Les Institute War Clauses Cargo et Institute Strike Clauses Cargo sont totalement autonomes et peuvent faire l’objet d’une mise en œuvre contractuelle sans pour autant s’accompagner d’une couverture risques ordinaires.

Ce parallélisme entre assurance risques ordinaires et risques de guerre se retrouve par ailleurs dans les informations tenant à l’assuré, aux navires et marchandises couvertes, à la valeur déclarée de ces derniers ou encore à la nature de l’activité du destinataire final de la marchandise. Toutes les informations essentielles à la mise en place du contrat d’assurance doivent être identiques.

Cette complémentarité se traduit également en pratique dans l’exclusion des risques de guerre des polices d’assurances « tous risques ». Dans ce cas, il est facile pour un assuré de penser qu’il dispose d’une garantie totale au travers de l’utilisation trompeuse du terme. Les exclusions, comme nous l’avons indiqué précédemment au regard de l’intérêt des distinctions entre ces deux modes de couverture, sont en réalité motivées par des considérations économiques et de capacité mais il convient d’appréhender les deux formes de couverture lorsque l’on prévoit une opération de transport international.

Souscrire une couverture risque de guerre complémentaire se justifie par ailleurs au regard de la destination. En pratique, souscrire une assurance risque de guerre sera le seul véritable mode de protection contre tous les risques et assurera une garantie maximale à l’assuré. Dans ce cadre, illustrons ces propos en rappelant qu’en fonction de l’évolution de la situation, un propriétaire de navire peut être amené à refuser que son navire ne pénètre dans des zones à risques en cas de « vraisemblance » de l’exposition à un risque de guerre et assimilés.⁵⁷

Cette complémentarité va par ailleurs se matérialiser au travers du régime de la preuve et du rattachement des sinistres.

⁵⁶ Idem.

⁵⁷ Pacific Basin v Bulkhandling Handymax, the Triton Lark, DMC/SandT/12/04.

B. Le régime de la preuve et le rattachement des sinistres

L'exposition aux risques va parfois mener à la réalisation d'un sinistre. Il faut ainsi entendre cette notion comme « toutes circonstances prévues au contrat d'assurance dont la survenance génère pour la compagnie d'assurances l'obligation d'exécuter la prestation convenue ⁵⁸».

Dans un contrat d'assurance, c'est à la partie qui réclame l'exécution du contrat d'en apporter la preuve. Ce principe répond au droit commun de la preuve prévu par le Code Civil à l'article 1353, « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ».

L'assuré va ainsi devoir rapporter la preuve de la survenance d'un sinistre et de son rattachement à l'un des sinistres couverts au titre de l'assurance risque de guerre.

Certaines situations ambiguës peuvent alors apparaître. En effet, il est possible que le sinistre soit constitutif d'un sinistre couvert par l'assurance risque ordinaire mais aggravé par une situation constitutive du risque de guerre. C'est le cas de l'aggravation d'un sinistre. Au-delà de la simple aggravation, on peut être confronté à une concomitance des risques ordinaires et des risques de guerre ce qui semble être la situation la plus compliquée, les assureurs RO et RG se rejetant la responsabilité l'un sur l'autre.

Une autre complication va alors survenir, la difficulté de qualification du sinistre. Lorsque l'on se trouve face à un concours de cause, le lien de causalité est difficile à établir correctement. Or la charge de la preuve pesant sur l'assuré, ce dernier s'expose à la non-couverture de son sinistre s'il ne parvient pas à identifier précisément le fait générateur.⁵⁹

L'une des solutions communément adoptées dans ce cas précis est la référence à l'élément ayant été le plus déterminant, c'est la théorie « *causa causans* »⁶⁰.

Le Code des Assurances prévoit à l'article L172-17 que « lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer ». Ce principe de présomption va ainsi permettre

⁵⁸ <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/sinistre.php>

⁵⁹ La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risques de guerre Patrice A. EDORH-KOMAHE Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, 2017.

⁶⁰ <https://www.duhaime.org/Legal-Dictionary/Term/CausaCausans>

d'éclaircir ce type de situation, rappelant indirectement le caractère complémentaire de l'assurance risque de guerre.

Toutefois cet article ne va pas permettre de solutionner la situation dans le cas où le dommage aura lieu à terre. Dans ce cas, il convient d'avoir recours à un expert, élément central de la gestion des sinistres en pratique toujours consulté dès lors qu'un règlement à l'amiable est inenvisageable.

Chapitre 2 : L'appréciation contractuelle des risques de guerres et assimilés par les professionnels de l'assurance

La police d'assurance représente le contrat d'assurance. C'est au travers de ce document que vont être inscrits les engagements de l'assureur et les informations essentielles du contrat. La police va ainsi mettre en place un cadre spécifique en fonction des intérêts à protéger (1) destiné à mettre en œuvre une couverture adaptée aux besoins de l'assuré. Toutefois, cet engagement n'est pas illimité et repose sur des limites de garanties protectrices de l'assureur (II).

I. Des intérêts variés à protéger par le biais d'une couverture adaptée

Dans une volonté d'optimiser la couverture d'assurance aux besoins spécifiques d'assurés aux professions et aux intérêts variés, l'assurance des risques de guerre va pouvoir revêtir différentes formes. Il convient donc de présenter ces différents cadres instaurés (A) puis de s'attarder sur une spécificité des conditions françaises permettant encore une fois de moduler les formes de couverture en fonction de ses besoins, la garantie étendue et la garantie waterborne (B).

A. Une couverture des risques adapté aux spécificités des activités pratiqués dans le temps

La police d'assurance est le contrat qui va matérialiser l'engagement des assureurs de couvrir les risques déterminés. En fonction de la nature du bien à couvrir et de la nature de l'activité de l'assuré, la police va prendre une forme différente et répondre à des conditions spécifiques. Ces distinctions se retrouvent à la fois pour l'assurance des risques ordinaires et pour l'assurance des risques de guerre et assimilés. Les risques afférents à l'activité des parties sont ainsi distingués par la nature même des polices.

L'assurance RG des corps de navires va alors prendre en charge les pertes matérielles, la perte d'usage ou la dépossession du navire donnant lieu à un délaissement, le recours de tiers ainsi que les frais annexes d'assistance, avaries communes, dépenses raisonnablement exposées et frais de procédure⁶¹. Ces risques couverts résultent des risques de guerre et assimilés tel que limitativement énumérés dans les conventions spéciales et présentés précédemment.

Les marchandises transportées disposent également d'une couverture propre appelée assurance facultés couvrant les dommages ou pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité, la dépossession ou l'indisponibilité ouvrant droit à un délaissement, les frais raisonnablement exposés en vue de préserver la marchandise assurée d'un dommage ou perte matériel, les frais et honoraires de l'expert et du commissaire d'avaries, la contribution des marchandises aux avaries communes et les frais d'assistances⁶².

Dans le cadre du transfert de risque opéré auprès des assureurs RG, ces derniers vont ainsi prévoir des couvertures spécifiques répondants aux différents intérêts. Si cela constitue un premier cadre, une seconde distinction va être mise en place quant à l'encadrement des risques dans le temps.

En effet, l'assurance des risques de guerre peut ainsi être souscrite à l'année ou bien pour une expédition spécifique. C'est ici encore une illustration de la volonté des assureurs RG de s'adapter aux besoins spécifiques des acteurs du transport international.

Un choix va alors être effectué en fonction du volume d'affaires de l'assuré entre une couverture annuelle couvrant ainsi une quantité indéfinie de voyage pour une durée de douze mois mais dans un champ géographique plus restreint ou bien une couverture limitée à une expédition en particulier, c'est la couverture au voyage. Ces deux couvertures sont complémentaires.

La souscription d'une police d'assurance à l'année va permettre à l'assuré d'être couvert pour un nombre illimité de voyages sur une durée déterminée. Ce type de police est nécessaire lorsque l'on est amené à effectuer un grand nombre de voyages à travers le

⁶¹ Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, 1^{er} janvier 2012, Section 1, Article 1 – Risques couverts.

⁶² Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue – 1^{er} octobre 2008 modifiées le 1^{er} juillet 2009, Article 2 Risques couverts.

globe. Elle est tout particulièrement adaptée aux grands armateurs bénéficiant d'une flotte de commerce conséquente.

En pratique, ce mécanisme assurantiel se traduit par le paiement d'une prime déterminée en fonction de la valeur totale d'une flotte. Cette dernière est indiquée par l'assuré qui pourra alors décider de déclarer la valeur qu'il souhaite, impliquant ici encore une véritable prise de décision commerciale reposant sur l'analyse des coûts et du risque. En d'autres termes, la valeur des navires ici déclarée constitue donc la valeur en risque et représente le plafond d'engagement des assureurs risques de guerre.

La couverture va donc prendre en compte les actes constitutifs du risque de guerre et assimilés tel que présentés précédemment, mais connaîtra un certain nombre d'exclusions notamment géographiques. En effet, certaines zones où le risque de réalisation d'un sinistre est considéré comme élevé sont exclues de la couverture car l'instabilité et l'évolution constante du contexte oblige les assureurs à une révision tarifaire constante de telle sorte qu'ils ne peuvent s'engager sur une durée annuelle à couvrir les risques dans ces zones moyennant un taux fixe.

Si ces navires sont amenés à traverser les zones dites à risques aggravés, exclues de la couverture de la police, l'assuré devra souscrire une police au voyage pour cette destination précise.

Contrairement aux polices à l'année, les polices au voyage sont souscrites pour un voyage précis. Il est ici question d'un voyage au sein d'une zone exclue, ce qui implique une différence de tarification liée à la nature du risque. En effet, dans ces zones, le risque y est plus important qu'ailleurs et la nature exceptionnelle du risque s'en trouve atténuée, tout en demeurant par définition aléatoire et donc assurable.

La prime va alors être définie par les assureurs risque de guerre en fonction de critères précis sur lesquels nous consacrerons une étude spécifique. Ce type de couverture constitue la plus grande spécificité de l'assurance RG et traduit le rôle essentiel de ces garanties au sein du commerce international.

Pour ce qui est de la mise en place d'une couverture des marchandises transportées, il convient de mettre en place une police d'assurance dommages sur facultés. Une distinction s'opère ici avec la police Corps, c'est l'addition de la dimension stockage qui vient s'ajouter à la couverture du transport. Il faut préciser qu'il est ici question d'un

stockage temporaire, en cours d'expédition entre la sortie des entrepôts de l'expéditeur et la livraison finale auprès du destinataire. Cette dimension est intégrée sous forme de « garantie étendue » et constitue l'une des spécificités du marché français.

B. Spécificité de la couverture française des marchandises transportées, la garantie étendue à la garantie waterborne

L'assurance des marchandises transportées s'apprécie au sein des conditions françaises de deux manières matérialisées par deux types de Conventions Spéciales, la Garantie « étendue » et la Garantie « waterborne ».

Il s'agit ici d'une différence tenant à l'étendue de la garantie RG. L'une va couvrir les risques exclusivement lors de l'opération de transport en mer tandis que la seconde va étendre la couverture à la phase d'acheminement terrestre, après l'expédition maritime.

La garantie dite « Waterborne » se limite donc au transport maritime. Celle-ci va donc être mise en œuvre à compter du moment où les marchandises « quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges ⁶³» et cesse « lors de leur mise à terre au port final de déchargement ».

Cette couverture étant purement maritime, les phases de stockage, même temporaires ne seront pas couvertes. A ce titre, les Conventions Spéciales apportent quelques précisions importantes que l'assuré doit connaître avant de déterminer le type de couverture RG qu'il désire mettre en place.

Si l'expédition maritime s'achève dans un port ou lieu « autre que celui qui est prévu, ce port ou lieu est réputé port final de déchargement ». La garantie prendra alors fin.

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

⁶³ Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, terrorisme et de grève, Garantie Waterborne du 1^{er} octobre 2008, Article 6 – Durée de la garantie.

On comprend à la lecture de cet article que l'étendue de la couverture est strictement encadrée et qu'elle court uniquement à bord d'un navire, traduisant son caractère purement maritime.

Toutefois, le marché français dans une volonté de moderniser ses prestations, en les alignant notamment sur les garanties risques ordinaires⁶⁴, offre la possibilité d'une couverture étendue. Celle-ci va prendre en compte la multimodalité du transport de marchandises et offrir une sécurité toute au long de l'opération et plus uniquement en mer. La possibilité offerte de couvrir les marchandises à terre permet ainsi de couvrir les marchandises « de magasin à magasin ».

Les Conventions spéciales dites « Garantie étendue » sont applicables à tous modes de transport et pour un voyage de magasin à magasin.

Les Conventions Spéciales garantie étendue de 2018 font ainsi directement références aux Conditions Générales des Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne⁶⁵ afin de déterminer la durée de la garantie.

La garantie débute alors au moment « où les marchandises assurées quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droits »⁶⁶. Cette couverture peut également être prolongée « moyennant surprime éventuelle, en cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance⁶⁷ ».

Si la garantie étendue vise à permettre d'étendre l'assurance des marchandises dans l'espace, elle est, au même titre que la garantie Waterborne, limitée dans le temps. En effet, « le taux de prime fixé (...) demeure valable si la garantie prend effet dans les sept

⁶⁴ Le Lamy Transport Tome 2, Partie 3 Assurance Chapitre 2 Garanties particulières > Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, 479.

⁶⁵ Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1^{er} juillet 2018, Article 5.

⁶⁶ Polices françaises d'assurance « marchandises transportées » par voie maritime, terrestre, aérienne ou fluviale, imprimé du 22 octobre 1998, Article 5.

⁶⁷ Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1^{er} juillet 2018, Article 7.

jours de cette souscription. Après ce délai, de nouvelles conditions du contrat d'assurance devront être convenues entre l'assureur et l'assuré »⁶⁸.

On trouve donc une volonté de proposer des formes de couvertures adaptées aux réalités du commerce international et aux besoins des différentes parties. L'assurance des risques de guerre va de cette manière entrée en compte lors des négociations entre un vendeur et un acheteur quant à l'étendue des obligations de chacun.

En pratique ces deux modes de couverture présentent un intérêt certain attendant aux négociations entre vendeur et acheteur comme nous l'avons évoqué lors de notre entretien téléphonique avec Laurent Fall, commissionnaire et chargeur.

A titre d'exemple, lors d'une négociation tarifaire, il convient pour un vendeur de bien décomposer tous les prix de l'opération, y compris celui de l'assurance, jusqu'à la destination finale (c'est le cas ici des obligations prévues par l'incoterm DDP⁶⁹). Ainsi, le vendeur va déterminer l'étendue de ses engagements en fonction de son seuil de rentabilité. En fonction de ce qu'il va déterminer, il peut choisir d'effectuer une vente régie par l'incoterm CPT⁷⁰ aussi l'acheteur devra supporter le prix de l'assurance. Dans le cadre des opérations en zone aggravée, il est fréquent qu'un vendeur ne désire pas s'exposer au-delà du port de destination, en raison des coûts supplémentaires que vont engendrer l'acheminement terrestre jusqu'aux magasins de l'acheteur, parfois au travers de plusieurs Etats à risques.

On comprend donc que c'est face à cette réalité économique que le marché français de l'assurance risque de guerre a mis en place deux formes de garantie facultés, l'une de magasin à magasin et l'autre limitée au transport maritime principal. Les parties à un contrat de vente vont alors chercher un moyen de trouver le meilleur agencement possible dans le but de tirer le meilleur profit tout en sécurisant l'acheminement des marchandises.

⁶⁸ Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1er juillet 2018, Article 8.

⁶⁹ Delivery Duty Paid

⁷⁰ Carriage Paid To

II. Une couverture adaptée protectrice de l'assureur comme de l'assuré limitée dans l'espace

La mise en place d'une assurance risques de guerre et assimilés, si elle s'avère extrêmement rassurante pour les différents acteurs d'une vente internationale au point de devenir indispensable, elle n'est pas illimitée et les Conventions Spéciales encadrent des risques énumérés. Comme présenté précédemment, ces limitations sont également mises en place au travers du cadre même des polices d'assurances et organisent la couverture dans le temps. Si les assureurs tâchent de mettre en œuvre une couverture adaptée aux besoins des acteurs du commerce international, leurs engagements ne peuvent être illimités. Ainsi, par un mécanisme de clauses des exclusions et d'extensions vont apparaître au sein des conditions de la police (A) ainsi que des garanties à respecter par l'assuré, adaptées en fonction des destinations (B).

A. Une couverture reposant sur un jeu de clauses d'exclusions et d'extensions

Le marché de l'assurance maritime pour ne pas dire le monde maritime dans son ensemble est dominé par le marché anglais. Toutefois, les clauses proposées par le marché français présentent également un intérêt certain notamment au travers de la garantie étendue présentée ci-dessus. Nous avons également évoqué l'intérêt d'un choix éclairé des conditions souhaitées pour encadrer une police d'assurance risque de guerre au travers de la comparaison entre ces deux marchés. Toutefois, la souscription d'une police d'assurance RG demeure une procédure contractuelle négociée entre les parties qui, si elle répond à des conditions fournissant un cadre général, laisse la place à un jeu de clauses d'extensions et d'exclusions au service des intérêts de chacune des parties.

On trouve ainsi des exclusions de certains risques expressément prévues par l'insertion de clauses précises. Dans un premier temps nous pouvons rappeler le principe des sanctions économiques. La « Sanction limitation and exclusion clause » prévoit ainsi une protection des assureurs ou réassureurs en indiquant que ces derniers ne sont pas réputés fournir de couverture à une prestation qui « exposerait cet assureur ou réassureur à une sanction, une interdiction ou une restriction en vertu des résolutions des Nations Unies ou des sanctions commerciales ou économiques, des lois ou des règlements de l'Union européenne, du Royaume-Uni ou des Etats-Unis d'Amérique. ».

Certains risques sont par ailleurs expressément exclus de toute couverture. C'est le cas des dommages causés par les risques nucléaires, chimiques et biologiques dont l'exclusion est prévue par l'« *Institute radioactive contamination, chemical, biological, bio chemical and electromagnetic weapons exclusion clause* » du 10 novembre 2003. Au même titre on trouve une clause d'exclusion des risques cybernétiques par le biais de l'« *Institute cyber attack exclusion clause* » prévoyant que l'assurance ne couvrira pas les « pertes, dommages, responsabilités ou frais directement ou indirectement causés par l'utilisation ou le fonctionnement, en tant que moyen d'infliger des dommages, d'un ordinateur, système informatique, logiciel code malveillant, virus ou procédé informatique ou de tout autre système électronique ». Toutefois, cette clause précise dans son second alinéa que dans le cadre d'une assurance RG, les dommages « découlant de l'utilisation d'un ordinateur, d'un système informatique, d'un logiciel ou de tout autre système électronique dans le système de lancement et/ou de guidage et/ou le mécanisme de mise à feu de toute arme ou de tout missile. » demeurent couverts.

Concernant la fin de la couverture, l'« *Institute Notice of Cancellation Automatic Termination of Cover and War and Nuclear Clause* » de 1995 prévoit quant à elle un préavis de résiliation de 7 jours de la police ainsi qu'une cessation automatique en cas de belligérance entre les Etats qui disposent d'un siège permanent au conseil de sécurité de l'ONU (Royaume Uni, Etats-Unis, France, Russie, Chine).

Enfin plus récemment, face aux nombreux imbroglios ayant entouré la couverture des pertes d'exploitations en raison de la pandémie de Covid-19, le marché anglais a réagi et mis en place la « *Communicable disease exclusions clause* » le 20 novembre 2020 qui exclut toute perte liée à une maladie transmissible.

Comme présenté précédemment, les risques de guerre se présentent sous la forme des risques de guerre et de terrorisme d'une part et des risque politiques de l'autre au travers des Institute War Clauses Cargo et Institute Strike Clauses Cargo en matière de couverture des marchandises transportées. Si ces risques peuvent faire l'objet d'une couverture alternative ou commune, on trouve à l'inverse des clauses d'exclusions des clauses d'extensions permettant d'introduire des faits générateurs de sinistres assimilés aux risques de guerre. A ce titre on trouve notamment la « *Violente Theft, Piracy and Barratry Extension* » s'articulant avec les « *Institute War and Stikes Clauses Hulls* » depuis 2005.

Cette dernière permet ainsi d'inclure la couverture des vols avec violence et de la baraterie.

B. Un mécanisme d'exclusions matérialisé par des garanties spécifiques à l'assurance des risques de guerre à respecter

Au-delà des limitations mentionnées dans les différentes clauses auxquelles il est fait référence dans la police, l'assurance des risques de guerre laisse transparaître des garanties spécifiques.

Les engagements des assureurs vont également être limités par l'insertions de garanties spécifiques au sein des polices. Si ces garanties se retrouvent dans l'ensemble des contrats d'assurance, en matière d'assurance contre les risques de guerres et assimilés, celles-ci vont présenter des particularités.

En effet, les garanties vont ici directement être en lien avec l'étendue géographique de la navigation. On trouve ainsi une couverture dite monde qui couvrira l'ensemble des voies navigables à l'exception de certaines zones exclues. Ces zones font l'objet d'une liste produite par le marché londonien sur laquelle nous reviendrons en seconde partie de ce devoir. On retrouve ici finalement une similitude avec le principe de l'assurance « tous risques » en risque ordinaire.

Si l'assuré décide de pénétrer dans ces zones, alors il est précisé que la couverture de la police sera suspendue et l'assureur ne répondra alors pas des dommages occasionnés.

Néanmoins, et c'est là l'une des subtilités de l'assurance risques de guerre, ces garanties peuvent être rachetées moyennant une prime additionnelle afin de permettre la continuité d'une expédition. Il conviendra alors d'avertir l'assureur suffisamment en amont pour qu'il puisse mettre en place une tarification adaptée et au cas par cas, en fonction du profil de l'assuré et des biens assurés, mais surtout en fonction du contexte au sein de la zone initialement exclue. L'assureur va demander des informations précises sur la date et les coordonnées de ces expéditions. Le niveau élevé du risque lors de ces voyages va ainsi donner lieu à des réductions du montant de la prime à payer si l'assuré met en place des mesures de sécurités supplémentaires. Il s'agit là de l'enrôlement de gardes armés à bord du navire ou encore d'une garantie additionnelle « enlèvement-extorsion⁷¹ ».

⁷¹ Kidnap and Ransom

Les souscripteurs d'assurance vont alors analysés ces éléments et fournir une cotation indicative, non contraignante. Celle-ci est alors généralement valable pour une durée de 7 jours et s'accompagne de différents bonus supplémentaires permettant une réduction de la prime en cas d'absence de sinistres au cours du voyage ou des mesures de sécurité prises.

Si la durée du voyage dépasse la durée initialement prévu, le calcul de la prime est alors effectué en fonction de la durée du dépassement, au prorata temporis.

Là encore l'assureur va tout de même vouloir prendre des précautions et instaurera des garanties spécifiques aux voyages en zones à risques aggravés⁷².

Des limites de navigation peuvent alors être à nouveau intégrées, comme par exemple l'interdiction de s'approcher à moins de 100 miles nautiques de l'archipel de Socotra ou encore de naviguer dans les eaux entre la cote somalienne et l'île de Socotra.

Des garanties sont également prévues afin de soumettre la montée à bord de gardes armées à un permis et des autorisations conformes.

Enfin, rappelons qu'il est des destinations qui seront constamment sous le coup d'une exclusion, les Etats sous sanctions comme par exemple l'Iran ou le Venezuela.

⁷² High Risks Areas, terminologie utilisée par le marché londonien.

PARTIE II : Une gestion et une détermination des zones à risques exceptionnels reposant sur une veille constante

L'assurance des risques de guerre et assimilés trouve son essence dans la nature des risques couverts. Si dans cette première partie nous avons tâché de rappeler l'importance d'une parfaite appréhension de ces risques et de ses modes de couverture ainsi que de démontrer la place occupée par l'assurance risques de guerre au sein d'une opération de vente internationale, il convient dans un second temps de s'attarder sur la détermination de ces risques, non plus sous un angle sémantique et contractuel mais bien sous le prisme de ce qui constitue l'intensité de ces derniers. Pour ce faire, il convient de s'intéresser aux différents modes de gestion mis en place afin de traiter ces menaces au travers de la lutte contre la piraterie et le terrorisme (Chapitre I). Enfin, nous consacrerons la fin de ce devoir à l'analyse des mécanismes mis en place par les acteurs de l'assurance pour classer les différentes zones du monde et les critères retenus pour en analyser l'intensité (Chapitre 2).

Chapitre I : La gestion des zones à risques sous le prisme des autorités publiques et des organismes spécialisés au travers de l'exemple des risques de piraterie et de terrorisme.

Le recensement et la gestion des risques de guerres et assimilés au sens des polices d'assurance transport est un exercice compliqué qui nécessite des moyens importants. De plus, la violence et la dangerosité qu'ils représentent s'ajoutent à un contexte international impliquant des considérations qui dépassent le simple domaine de l'assurance transport. C'est pourquoi on va retrouver une implication des autorités publiques (Section I) à différentes échelles, mais également des organismes spécialisés (Section II) permettant d'obtenir une meilleure vision de la répartition de ces risques.

Section I : La gestion des zones à risques : l'exemple de la lutte contre la piraterie

Si la piraterie est aussi vieille que la navigation elle-même, on observe depuis plusieurs années un résurgence importante de ces menaces. Toutefois, celles-ci sont concentrées dans certains endroit bien spécifiques. Néanmoins, face à une menace d'une telle ampleur

et aux conséquences tragiques qu'elles emportent le plus souvent dans leur sillage, la communauté internationale va s'impliquer activement dans cette lutte (I). Un moyen efficace de gestion et de prévention de ces risques va reposer sur une coopération organisée entre différents acteurs (II).

I. L'implication de la communauté internationale

Il semble opportun de présenter dans un premier temps l'implication de la communauté internationale dans la lutte contre ces risques particulièrement dangereux, non pas uniquement pour les biens mais également pour les personnes. L'assassinat de marins par des pirates n'est pas pris à la légère par la communauté internationale qui a mis en place des dérogations aux grands principes de droit maritime en place afin de lutter efficacement contre la piraterie (A) et qui apporte un soutien militaire destiné à limiter les risques (B).

A. Une dérogation légale visant à lutter contre la piraterie

Face à la multiplicité d'actes de piraterie dans la plupart des eaux du globe, la communauté internationale n'a pas tardé à prendre conscience du problème et à mettre en place des solutions.

Avant toute chose, il est intéressant d'effectuer une précision sémantique. Si l'on parle communément de piraterie, il existe en réalité une distinction importante. La piraterie définit les événements se produisant dans les eaux internationales, à plus de douze nautiques des côtes. Dès lors que l'on se trouve dans des eaux nationales il convient de parler de brigandage, même si la finalité du sinistre reste souvent la même. Cette distinction est intéressante car elle va permettre de distinguer notamment les actes commis en haute mer, dans les eaux nationales et dans les ports pour les lieux les plus instables. Cette distinction tend en réalité à s'estomper progressivement avec l'émergence de l'idée de terrorisme maritime. Si les actes de pirateries intervenants dans les eaux internationales ou autrement dit en Haute Mer ont lieu dans des zones maritimes qui ne relèvent de l'autorité d'aucun état, les actes de brigandages quant à eux doivent répondre de l'autorité des états concernés. Si cela semble poser une difficulté pour lutter efficacement à échelle internationale contre ces menaces, des aménagements furent mis en place dans le cadre de la lutte internationale contre la piraterie.

Dans le but de moderniser et de parfaire les dispositions de la Convention sur la haute mer de 1958, les Nations Unies vont mettre en place la Convention sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 Décembre 1982 afin de constituer un socle juridique complet encadrant les activités relatives aux océans et aux mers.

L'article 105 de la Convention de Montego Bay prévoit un droit d'intervention en haute mer à l'encontre de tout navire se livrant à des activités de piraterie, « tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates⁷³ ». De plus, l'article 110 quant à lui prévoit l'intervention de navires de guerre en haute mer à l'encontre d'un navire pratiquant une activité de piraterie dès lors que le capitaine dispose de soupçons raisonnables et sérieux⁷⁴.

Néanmoins, concernant le brigandage ou vol à main armée, au sein des eaux territoriales d'un état, la situation semble bien plus compliquée à appréhender, notamment en raison du droit d'exclusivité de l'Etat côtier sur sa mer territoriale⁷⁵ s'entendant comme une zone de 12 miles nautiques⁷⁶.

La Convention sur le droit de la Mer conclue à Montego Bay en 1982 qualifie d'acte de piraterie « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer (...) dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat⁷⁷»

Avec la multiplication de zones maritimes de non-droit empruntées aux actes de brigandage et de vol à main armée, comme ce fut le cas dans les eaux somaliennes notamment et aujourd'hui au sein du Golfe de Guinée ou encore au Mozambique, il fut question de développer un moyen de lutter efficacement contre ces risques face à la défaillance de certains Etats côtiers.

⁷³ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 105.

⁷⁴ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 110.

⁷⁵ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 2.

⁷⁶ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 3.

⁷⁷ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 101.

A ce titre, le Conseil de Sécurité de l'ONU face à la hausse importante des actes de piraterie et de brigandage va s'appuyer sur le principe selon lequel l'Etat côtier est tenu d'exercer un contrôle effectif de l'ensemble des activités pratiquées dans ses eaux territoriales et au nom de la menace envers la paix mondiale et la sécurité internationale pour voter en 2008 une résolution afin de fournir une base légale à la coopération et l'intervention de navires de guerre étrangers dans les eaux territoriales somaliennes. Il est important de préciser ici que cette disposition détient un caractère exceptionnel et qu'il convient de la renouvellement chaque année.

Il est ainsi mis en place un système dérogatoire au droit de la mer tel que prévu par la Convention de Montego Bay. Il est alors prévu le droit d'entrer « dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie ⁷⁸ » et d'utiliser « tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée ⁷⁹ ». Enfin, la résolution prévoit dans ses derniers paragraphes que le Conseil de Sécurité « Entend suivre la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires l'autorisation découlant du paragraphe 7 ⁸⁰ » et « décide de rester saisi de la question ⁸¹ ».

Les actes de Piraterie et de Brigandage représentent donc une menace très sérieuse que l'ONU n'a pas manqué de prendre très au sérieux, allant jusqu'à prévoir des dérogations au droit maritime établie dans le but de maintenir la paix et la sécurité des voies de navigation et pour ainsi dire, du commerce maritime internationale.

Cette action à échelle internationale ne se limite pas à l'action des Nations Unies bien que l'Organisation Maritime Internationale chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes joue un rôle prépondérant, notamment en publiant des rapports mensuels d'incident relatifs aux actes de piraterie et brigandage, en récoltant des informations auprès des différents gouvernements membres des Nations Unies ou encore des organisations internationales depuis 1982, illustrant ainsi que ces risques ne sont pas nouveaux, particulièrement difficile à maîtriser et nécessite des moyens importants. Par ailleurs, l'OMI met éga

⁷⁸ Résolution 1816 de l'Organisation des Nations Unies sur la Somalie, 2 juin 2008, paragraphe 7-a.

⁷⁹ Résolution 1816 de l'Organisation des Nations Unies sur la Somalie, 2 juin 2008, paragraphe 7-b.

⁸⁰ Résolution 1816 de l'Organisation des Nations Unies sur la Somalie, 2 juin 2008, paragraphe 15.

⁸¹ Résolution 1816 de l'Organisation des Nations Unies sur la Somalie, 2 juin 2008, paragraphe 16.

lement à la disposition du grand public, sous réserve d'une inscription, une plateforme intitulée Système Mondial Intégré d'Information sur les Expéditions.

B. Un soutien militaire destiné à limiter les risques

Comme indiqué ci-dessus, la lutte contre les risques de pirateries et de brigandage nécessite des moyens importants. Traduction directe des dispositions prises par l'ONU, la mise en place d'un soutien militaire par le biais de navires de guerre s'avère indispensable pour réduire ces risques.

On peut ainsi présenter une action européenne issue de la politique de sécurité et de défense commune visant à lutter contre l'insécurité des zones de navigations autour de la Corne de l'Afrique, dans l'Océan Indien et le Golfe d'Aden. Cette action s'est traduite par la mise en place de l'opération European Union Naval Force Somalia – ATALANTE, adoptée par le Conseil de l'Union Européenne le 10 Novembre 2008⁸². Cette opération est à souligner car au-delà de sa franche réussite, il s'agit de la première opération navale de l'Union Européenne. L'organisation de cette opération fut prise en charge par le Centre de Sécurité Maritime Européen, instaurant une cellule de coordination. Au-delà de la coordination des différents moyens déployés dans la zone, l'une des missions de cette cellule est de fournir des informations aux différents armateurs européens des opérations effectuées et de l'évolution de la situation sur place, dans une zone aussi vaste que la Mer Méditerranée.

Autre exemple avec l'opération *Ocean Shield* organisée par l'OTAN à partir de 2009 dans le but d'apporter une protection aux navires de la mission du programme alimentaire mondial en Somalie. Son action se traduit par ailleurs par un soutien des marines régionales. Cette opération regroupe des navires de différents Etats à travers le monde mais s'appuie essentiellement sur l'US Navy. Parmi les navires envoyés sur place on peut citer l'USS Entreprise CVN-65, premier porte-avions à propulsion nucléaire et jusqu'à ce qu'il soit retiré de ses fonctions en 2012, le plus long navire de ce type avec 341,3 mètres.

Si ce chiffre importe peu, il illustre l'importance qu'a pu prendre le risque de piraterie depuis le début du XXI^{ème} siècle, notamment dans les eaux entourant la Corne de l'Afrique. De nombreux sinistres d'envergure furent ainsi recensés et eurent des

⁸² <https://www.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante/dossier-de-reference/operation-eu-navfor-somalie-atalante>.

conséquences difficiles pour les assureurs risques de guerre. On peut ainsi citer le détournement par des pirates du MAERSK ALABAMA en 2009, porte conteneur battant pavillon américain, célèbre pour être le premier navire américain victime d'actes de pirateries au cours du XXI^{ème} siècle, ou encore le SAMHO DREAM, pétrolier sud-coréen transportant près de deux millions de barils de pétrole brut irakien détourné en 2010 ou le SAMHO JEWELRY en 2011, un chimiquier transportant 11500 tonnes de marchandises.

II. Une coopération organisée rendue nécessaire afin de lutter efficacement

Au-delà des opérations mises en place dans les eaux entourant la Corne de l'Afrique, l'action publique visant à réduire les risques de piraterie et de brigandage se traduit par la mise en place de coopérations interétatiques. En effet, pouvoir analyser et répondre efficacement à ces risques nécessite avant tout d'avoir une bonne visibilité et compréhension de la situation dans les zones où apparaissent les sinistres, cela passe alors par la coopération. Afin d'illustrer ces propos, il convient de s'attarder sur les différents exemples de coopération interétatiques mis en place afin de lutter contre la piraterie et le brigandage (A), ainsi que le soutien d'organismes spécialisés facilitant la diffusion et la prévention tel que le MICA center (B).

A. Une action coordonnée reposant sur le traitement des informations

Au-delà des actions d'instances internationales impulsés par les grandes nations occidentales, une coopération à échelle régionale est également indispensable⁸³. Premiers concernés, sur le plan juridique notamment, par le brigandage ou vols à main armée opérant dans leurs eaux territoriales, les Etats coopèrent autant que possible afin d'endiguer ce fléau qui infeste les mers et les ports. Cela est d'autant plus vrai lorsque l'on prend en exemple le cas de la coopération entre Etats asiatiques pour endiguer les importants cas de brigandage dans le détroit de Malacca, l'un des lieux de passage les plus fréquentés par les flottes de commerce.

⁸³ www.imo.org – Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires.

En effet, à ce titre fut conclu en 2004 et entré en vigueur en 2006 entre seize pays asiatiques un Accord de Coopération Régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. Cet accord instaure notamment, une fois encore, un important centre d'échange de renseignements basé à Singapour. Certains des principaux Etats importateurs et exportateurs dont les acteurs empruntent fréquemment ces voies de navigations participent également, on peut citer notamment les Pays Bas, le Royaume-Uni ou encore la Norvège. En 2021, face à la recrudescence des incidents dans les eaux asiatiques, l'Allemagne souhaite rejoindre les vingt membres de l'accord afin de participer plus activement à la protection de ces routes commerciales d'importance stratégique entre l'Asie et l'Europe⁸⁴.

De la même manière, des accords régionaux ont été mis en place sur le continent Africain afin d'organiser la lutte contre la piraterie et le brigandage en axant leur action sur le développement du partage d'informations grâce notamment à des centres d'échanges de renseignements. Cette lutte commune s'inscrit dans le Code de conduite de Djibouti conclu en 2009 pour la Golfe d'Aden et l'Océan Indien Occidental.

Ce mode de collaboration interétatique, combiné au support de marines militaires dans ces eaux fut un véritable succès et l'on observe une baisse significative des attaques perpétrées à l'encontre de navires de commerce au cours de cette dernière décennie dans la zone.

Si l'on observe une atténuation des risques de piraterie dans certaines zones, la situation s'est fortement dégradée dans le Golfe de Guinée, un espace ici encore aussi grand que la Mer Méditerranée regroupant pas moins de treize états côtiers parmi lesquels le Nigéria, première puissance économique du continent, ou encore le Ghana, le Cameroun et la Cote d'Ivoire ainsi que l'embouchure du fleuve Niger.

Face à cette augmentation, les Etats côtiers du Golfe ont mis en place dès 2008 un mémorandum d'entente afin de fournir un cadre à une coopération régionale dans la zone. Par la suite fut mis en place le Code de Conduite de Yaoundé le 25 juin 2013 signé par 22 Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Ce dernier reprend ainsi les dispositions du mémorandum et une partie des dispositions du Code de Conduite de Djibouti mais prévoit un champ d'action plus large encore avec notamment un plan visant à lutter contre la pêche illégale ou le trafic de drogue. Encore une fois, cette coopération repose sur la

⁸⁴ <http://allemagneenfrance.diplo.de>

volonté d'améliorer le partage d'informations et d'augmenté la visibilité sur les différentes opérations illégales menées dans cette zone. Un Centre Interrégional de Coordination est mis en place à Yaoundé, alimenté par des centres régionaux et nationaux. Ce partage d'informations est facilité par l'appui de la Communauté Internationale, notamment l'Europe et le projet GogIn qui met à disposition un réseau de partage d'information commun⁸⁵

B. Le partage d'informations facilité par des acteurs spécialisés : le Mica Center

La prise de conscience de l'importance du partage d'informations permettant d'analyser efficacement un risque en perpétuelle évolution a mené à la création d'organismes spécialisés dans la collecte, l'analyse et le regroupement d'informations relatives aux différents évènements susceptibles d'affecter le commerce international.

La collaboration interrégionale des Etats côtiers et l'appui de la Communauté Internationale s'est également traduit par une véritable implication de la Marine Française au travers par la création d'un organisme devenu un élément moteur de l'étude des risques dans les eaux maritimes, le Maritime Information, Cooperation and Awareness Center (MICA Center) créé en 2016, une unité ayant pour objectif de constituer un centre de fusion des informations maritimes.

Il constitue une immense base de données alimentée à la fois par des acteurs privés et des autorités publiques. L'idée est de redistribuer ces informations, vérifiées et actualisées, vers les différents acteurs concernés. Ce centre est composé de trois cellules, le Maritime Security Center Home of Africa (MSCHOA) faisant notamment le lien entre les navires de commerce et l'opération ATALANTE de l'Union Européenne évoquée précédemment, le Maritime Domain Awareness for Trade (MDAT), cellule créée à la demande de l'industrie maritime et apportant un soutien à l'architecture de Yaoundé. Son mécanisme est simple, il s'agit d'un logiciel de report virtuel sur lequel les navires de commerce s'enregistrent en contactant la cellule dès lors qu'ils pénètrent dans le Golfe de Guinée et informent cette dernière des différentes situations potentiellement à risque qu'ils rencontrent. Ces informations sont par la suite vérifiées et retransmises aux centres de l'architecture de Yaoundé concernés. Enfin, on trouve le Centre de

⁸⁵ <https://www.gogin.eu>

Coopération Navale ouvert à tous les armateurs depuis 2019. Ce centre a pour vocation d'effectuer une veille sur l'ensemble du domaine maritime mondial mais avec un accent mis sur quatre zones en particulier, la Mer Méditerranée, le Golfe de Guinée, l'Océan Indien et l'Asie du Sud Est. Notons que ces quatre zones constituent les principales zones de fréquentation des flottes de commerce internationales. Il s'agit ici de favoriser l'échange permanent d'informations entre les acteurs de l'industrie maritime et de la Marine Militaire.

Le MICA Center effectue ainsi une multitude d'évaluations sécuritaires, publiées de manière hebdomadaires, des risques liés à la Piraterie et au brigandage dont les répercussions sur le commerce international de marchandise demeurent encore aujourd'hui dramatiques mais qui tend à s'estomper.

La coopération entre différents acteurs et la mise en place d'opérations militaires, de traités et d'organismes dédiés à la collecte d'informations permet d'offrir aux exportateurs, importateurs et armateurs une visibilité accrue des risques et moyens mis à leur disposition pour s'en prémunir. Cela permet une meilleure appréhension des différents risques pouvant intervenir au cours d'une opération et offre une meilleure compréhension de la nécessité de se couvrir contre ces derniers.

Section II : La difficile gestion du risque de terrorisme

Si l'OMI destine son activité à la lutte contre la criminalité maritime dans le but de sécuriser la navigation, la menace qui plane sur les acteurs maritimes ne se résume pas aux actes de piraterie. Les actes de terrorisme maritime ne peuvent se confondre avec les actes de piraterie et de brigandage ou autre attaque à main armée aux vues des critères de qualification mis en place par la Convention sur le droit de la Mer. Ainsi, face aux difficultés rencontrées et à l'importance que revêt une qualification précise, tant d'un point de vue purement juridique qu'assurantiel, la survenance d'importants sinistres développa la nécessité d'en harmoniser les contours et d'organiser sa répression. Ce type de menace est néanmoins multiforme et connaît un développement croissant, notamment lié à la montée en puissance de l'islamisme radical, ce qui implique des moyens de prévention et de lutte importants.

Il convient donc d'étudier la prise en compte des risques que représente le terrorisme maritime par les autorités publiques (I) puis de s'intéresser aux moyens mis en place afin de prévenir et recenser cette menace (II).

I. La prise en compte de la menace terroriste sur le monde maritime

Face à la prise en compte de la menace terroriste dans le domaine maritime, un soin particulier sera accordé à définir cette notion (A), ainsi que les mécanismes de répression de ces infractions (B).

A. La nécessité de fournir un cadre légal à une notion difficile à appréhender

La menace que représente la piraterie sur la navigation fit office de sujet de préoccupation principal pour les différents acteurs ayant penser à renforcer la sécurité des voies de navigation sur les mers et les océans. Alors que la législation internationale prenait au sérieux les risques terroristes par le biais de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale des Nations Unies⁸⁶, il est une affaire qui permit de mettre en lumière le vide juridique en place dans le cadre de terrorisme international maritime et l'intérêt d'une distinction avec les risques de piraterie et ainsi d'une couverture particulière et adéquate.

Il faut ainsi attendre 1985 et le détournement du navire paquebot italien ACHILLE LAURO au large du port d'Alexandrie par un groupe de palestiniens rattachés à l'Ordre de libération de la Palestine visant à faire libérer des prisonniers détenus par Israël. Les terroristes menacèrent de faire exploser le navire en cas d'assaut et finirent par tuer un passager américain, donnant ainsi son caractère international tripartite à cette affaire (l'Egypte au nom des eaux territoriales, l'Italie comme Etat du pavillon et les Etats Unis pour la nationalité des personnes visées). Les coupables furent finalement traduits en justice devant les tribunaux italiens suite au détournement de l'avion les rapatriant en Tunisie sur accord de l'Etat égyptien au cours de négociations de libération.

De cette situation apparut une multitude d'interrogations juridiques, notamment au sujet la qualification à donner à cet événement et à la compétence des Etats impliqués. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la Convention de Montego Bay sur le Droit de la Mer prévoit que la piraterie est commise « à des fins privées par des personnes à bord

⁸⁶ Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'aéronef en 1963, la Convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs en 1970, la Convention de Montréal pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile en 1971 et le Protocole de Montréal pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale de 1988.

d'un navire et dirigé contre un autre navire ou des personnes à son bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ⁸⁷». Une transposition du droit aérien fut dans un premier temps utilisée pour qualifier juridiquement l'évènement de capture ou de détournement, puis pour régler la question de la compétence pénale, rapprochant notamment les notions de pavillon et d'immatriculation d'un aéronef⁸⁸. Cette affaire fut suivie par l'affaire du CITY OF POROS⁸⁹, un détournement de navire de croisière grec au large d'Athènes en 1988 ayant fait 9 morts et une centaine de blessés revendiqué par l'Organisation des martyrs de la révolution populaire en Palestine. Ici encore, la piraterie ne pouvait être qualifiée car les assaillants étaient montés à bord à terre et leur attaque fut perpétrée à des fins politiques et non privées.

La menace est alors prise très au sérieux par la communauté internationale qui n'a pas réalisé que la capture ou le détournement d'un navire de passager pouvait faire un nombre de victime plus élevées que dans le cadre d'un aéronef. L'Organisation des Nations Unis vont réagir par le biais de l'OMI et élaborer la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988.

S'appuyant à la fois sur la Convention sur le droit de la mer et la Convention de Montréal, ce texte va fournir les bases de la lutte contre le terrorisme maritime. Cela va se traduire par un effort de définition des notions et de la compétence pénale mais également par les fondations d'une collaboration internationale permettant d'anticiper et de réduire ces risques.

B. L'importance de définir les termes et les mécanismes de répression de l'infraction

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988 s'emploie dès son article premier à définir la notion de navire entendue au sens de ce texte. Cela semble démontrer la prise de conscience du vide juridique sur ce sujet précis et illustre presque une forme de remords à l'encontre de l'imbroglio qui a suivi l'affaire du Achille Lauro et la nécessité de faire référence à un droit aérien alors plus élaboré en la matière.

⁸⁷ Convention sur le droit de la mer de 1982 signée à Montego Bay, Article 101.

⁸⁸ Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo en 1963, Article 3.

⁸⁹ Institut National de l'Audiovisuel, « 1988, l'attentat du City of Poros », publié le 09/07/2018.

Ainsi, le navire est ici présenté de manière extensive comme un bâtiment de mer « de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants ⁹⁰ ». S'il est donc difficile de donner un cadre plus large à cette définition, les navires de guerre et leurs auxiliaires ou les navires employés dans le cadre d'une activité douanière ou de police sont exclus, au même titre que les navires retirés de la navigation⁹¹.

De cette définition va découler une énumération d'infractions prévues à l'article 3. Ainsi, on trouve le détournement de navire, la destruction et les dommages causés aux services de navigation, la communication volontaire de fausses informations. On retrouve également l'idée de meurtre et blessure en lien avec ces infractions.⁹² Le second paragraphe reprend ces infractions en y ajoutant la tentative, l'incitation et les menaces.

Ces infractions sont presque toutes suivies de la mention « de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ». Cette formulation est directement empruntée aux conventions relatives à la sécurité en matière aérienne, notamment la Convention de Montréal. La volonté marquée de lutter de manière harmonisée contre la menace terroriste au sein du secteur du transport transparait clairement. Soulignons également l'absence d'élément attendant aux motifs de l'infraction dans ces différentes définitions. Au-delà de l'absence d'élément subjectif, on remarque une volonté de couvrir les infractions à la fois responsables des dommages au navire, à sa cargaison et aux personnes. La présence du critère de la nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire semble donc être le seul élément permettant de mesurer l'intensité de l'infraction et ainsi, l'application de la Convention.

Enfin, concernant le champ d'application, la Convention va prévoir une limite géographique basée sur la Convention sur le droit de la mer en conditionnant son application à un navire qui navigue ou doit naviguer dans des eaux internationales⁹³. C'est en effet une application logique adaptée au principe de la souveraineté de l'Etat dans ses eaux territoriales. Toutefois, une adaptation est prévue par le second paragraphe dans le

⁹⁰ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article premier.

⁹¹ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 2.

⁹² Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 3.

⁹³ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 4.

cas où l'auteur, ou l'auteur présumé de l'infraction serait arrêté sur le territoire d'un état tiers. Le but est simple, permettre l'extradition d'un terroriste par le biais de l'application de la Convention et des règles de compétences pénales.

On retrouve ici la compétence de l'Etat du pavillon du navire dont la sécurité de navigation fut compromise, l'Etat du lieu de l'infraction et de l'Etat duquel est ressortissant l'auteur de celle-ci.⁹⁴ Ces compétence sont présentés de manière impérative par le biais de la mention « tout Etat partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence ». Le paragraphe suivant dispose quant à lui de compétence pénale facultatives, l'Etat « peut également établir sa compétence⁹⁵ » si l'auteur présumé de l'infraction est apatride mais à sa résidence dans cet Etat, si des victimes sont des ressortissants de cet Etat ou enfin si l'Etat est engagé en tant qu'il est impliqué au titre des revendications, comme ce fut le cas d'Israël lors de l'affaire de l'Achille Lauro notamment. Pour finir, il est bien entendu prévu la compétence de l'Etat dans lequel « l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire. »

Un spectre large a ainsi été mis en place permettant aux Etat confrontés, de loin comme de prêt, à la réalisation d'un acte constitutif de terrorisme maritime de se charger d'en juger les auteurs. La crainte de voir par les auteurs du détournement de l'Achille Lauro et de l'assassinat d'un citoyen américain impunis face à une situation mal encadrée. L'idée est donc de multiplier les critères de qualification de cette forme d'infraction et des moyens permettant de traduire ses auteurs devant les tribunaux. Si le texte s'appuie en grande partie sur les textes de droit aérien en la matière, il traduit l'idée d'une menace grandissante pouvant avoir des conséquences désastreuses nécessitant une collaboration à différents niveaux. Cette idée ressort ainsi des dispositions de l'article 7 prévoyant les mesures précédant une arrestation tel que les droits de l'accusé et insistant sur la nécessité d'aviser et de communiquer avec les « Etats qui ont établi leur compétence (...) et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés⁹⁶ ».

⁹⁴ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 6.

⁹⁵ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 6, 2).

⁹⁶ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 7.

I. Une menace croissante nécessitant une collaboration à plusieurs échelles fondée sur la prévention et le recensement.

Une fois l'ampleur de la menace prise en compte et un cadre international permettant de qualifier l'infraction et de traduire ses auteurs en justice, se met en place des mécanismes destinés à en prévenir la réalisation. Cela se traduit par la mise en place d'un système collaboratif interétatique et d'un accent mis sur le partage d'informations (A). Si ces mécanismes semblent permettre d'atténuer les risques, ces derniers demeurent difficilement anticipables (B).

A. Une lutte reposant sur l'information et la prévention

Au même titre que la lutte contre la piraterie la lutte contre le terrorisme passe elle aussi par une collaboration entre différents acteurs et le partage d'informations. En effet, « La criminalité d'aujourd'hui est toujours plus internationale. Il est donc crucial que les différents acteurs se coordonnent afin de maintenir une architecture de sécurité mondiale.⁹⁷ »

Celle-ci trouve se justifie par une logique de maintien de la paix et de la sécurité internationale, de développement de la collaboration entre Etats et de l'atteinte aux droits de l'Homme. La forte diminution des guerres interétatiques au sens militaire et classique, le terrorisme matérialisme une forme de guerre extérieure moderne, prenant différentes formes et dont les auteurs agissent de manière sournoise et imprévisible.

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime présentée plus haut inscrit dans son texte les principes d'une collaboration interétatiques. Il est ainsi prévu que les Etats « s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible (...) y compris dans l'obtention des éléments de preuves dont ils disposent⁹⁸ ». La convention va plus loin en prévoyant des mécanismes de collaboration. Les Etats sont amenés à collaborer « en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires ; en échangeant des

⁹⁷ <https://www.interpol.int/fr/Qui-nous-sommes/Qu-est-ce-qu-INTERPOL>

⁹⁸ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 12.

renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale⁹⁹ ». Les Etats doivent par ailleurs éviter qu'un navire, sa cargaison et ses passagers « ne soient indûment retenus ou retardés ¹⁰⁰» du fait d'un acte de terrorisme perpétré sur le territoire d'un Etat. Cette dernière disposition faisant ici écho aux risques de mesures coercitives pouvant être prises par un Gouvernement, ici même indirectement à l'encontre du navire en question. Enfin, en cas de suspicion de réalisation d'un acte terroriste, un partage d'informations doit se faire « aussi rapidement que possible » et envers les Etats dont l'Etat suspicieux peut légitimement penser qu'ils auraient « établi leur compétences » afin de traiter l'infraction.

Cette première vague de principes illustre que la collaboration fait office de figure de proue de la lutte contre cette menace.

L'Union Européenne en ce qu'elle repose par définition sur une union entre ses membres va également retranscrire ce principe au sein de la Convention européenne pour la répression du terrorisme adoptée à l'unanimité en 1976. Si celle-ci est donc antérieure à la Convention de Rome de 1988, son champ d'application est suffisamment large pour y intégrer des atteintes au secteur du transport maritime. A ce titre, on trouve notamment les infractions « graves constituées par une atteinte à la vie, les infractions comportant l'enlèvement, la prise d'otage ou la séquestration arbitraire, les infractions comportant l'utilisation de bombes, grenades, fusées, armes à feu automatiques, ou de lettres ou colis piégés dans la mesure où cette utilisation présente un danger pour des personnes¹⁰¹ ». Ici la caractéristique prédominante va être l'atteinte à la sécurité des personnes. L'article premier termine son énumération en intégrant la tentative et la participation. On retrouve par la suite la volonté de favoriser « l'entraide judiciaire la plus large possible ¹⁰²» écartant volontairement l'octroi d'un caractère politique à cette infraction et facilitant les mécanismes d'extradition bien que limité par la dimension punitive basée sur des caractères raciaux, religieux ou politiques¹⁰³.

⁹⁹ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 13.

¹⁰⁰ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988, Article 13, paragraphe 2.

¹⁰¹ Convention européenne pour la répression du terrorisme 1976, Article 1.

¹⁰² Convention européenne pour la répression du terrorisme 1976, Article 8.

¹⁰³ Convention européenne pour la répression du terrorisme 1976, Article 5.

On observe donc au travers de ces textes une volonté d'inscrire la coopération la plus large qui soit entre les différentes juridictions notamment. Toutefois, avant de pouvoir en arriver à une phase de jugement encore faut-il que ces individus puissent être appréhendés ce qui implique une phase de recensement des informations. C'est le recueil des informations qui va permettre une meilleure appréhension des risques.

En France dès 1978, la réaction au développement de ces menaces s'est traduite par la mise en œuvre d'un dispositif d'alerte au service du renforcement de la sécurité du pays ; le plan Vigipirate. Son objectif va être d'assurer la mise en œuvre de mesures de protections des citoyens et du territoire mais également de prévenir et détecter en amont les menaces d'actes terroristes¹⁰⁴. Pour ce faire, il convient de trouver un moyen d'évaluer la menace ce qui va se traduire par une analyse régulière du contexte international et manière thématique pour des domaines en particulier afin de recenser les principales cibles privilégiées. Cette tâche est effectuée par les services de renseignements français et le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale. Ainsi, 13 grands domaines d'activités ont été ciblés et qualifiés de secteurs à risque. C'est sans aucune surprise que l'on retrouve le secteur des transports.

Le secteur du transport maritime français est particulièrement sujet aux préoccupations en raison des 11 millions de Km² que représente les espaces maritimes français répartis dans l'ensemble des régions du monde. Au cœur des préoccupations on trouve bien évidemment les navires mais surtout les ports. Faisant ainsi intervenir aussi bien les préfets maritime, représentant de l'État en mer et chargé de la sauvegarde du domaine maritime qui va coordonner les actions des différentes administrations portées sur les activités maritimes¹⁰⁵, l'inspection générale des affaires maritime et tout autre service de renseignement spécialisé de l'Etat. L'ensemble des acteurs du secteur s'impliquent également dans ces démarches en opérant contrôle et recensement d'informations.

Enfin, difficile de ne pas citer l'Organisation internationale de police criminelle plus connue sous le nom d'Interpol. Cette organisation intergouvernementale décomptant 194 pays membres permet de faciliter la collaboration entre les autorités de police dans le but de « créer un monde plus sûr¹⁰⁶ ». Un bureau national est présent dans chaque Etat et tous collaborent par le biais d'un système de communication sécurisé. Le terrorisme est l'une

¹⁰⁴ <https://www.gouvernement.fr/risques/comprendre-le-plan-vigipirate>

¹⁰⁵ Ministère de la Mer, Missions et organisation

¹⁰⁶ <https://www.interpol.int/fr/Qui-nous-sommes/Qu-est-ce-qu-INTERPOL>

des principales priorités de l'organisation. Afin d'illustrer une action concrète menée par Interpol, on peut mentionner le projet Sharaka destiné à lutter contre le terrorisme au Moyen-Orient et en Afrique du Nord en contrôlant les frontières et opérations douanières. Ce projet financé par l'Union Européenne vise ainsi à aider les Etats de la zone à repérer et intercepter des individus et groupes terroristes. Un intérêt particulier est ainsi porté aux ports maritimes et aéroports. Une opération fut menée dans le port lybien de Khoms en 2020. Une grande quantité de contrôles d'identité fut effectué grâce à l'appui technologie d'Interpol ainsi qu'une fouille approfondie des navires et de leurs marchandises¹⁰⁷.

Par ailleurs, ce projet se traduit également par un soin particulier accordé au recueil d'informations au sein des pays dit à risques, reposant sur des renseignements d'importance stratégiques permettant de mieux comprendre le fonctionnement des réseaux terroristes, leurs motivations, et de détecter les nouvelles menaces éventuelles.

Enfin, Interpol permet de mettre en œuvre des coopérations interrégionales, rappelant les mesures prises en matière de piraterie, tel que le G5 Sahel créé en 2014 entre le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie, le Niger et le Tchad.

B. Des risques difficilement anticipables

En dépit de tous ces éléments que nous venons d'évoquer, la menace terroriste qui plane sur les différents états n'a sûrement jamais été aussi présente. Ce risque est donc omniprésent et difficilement anticipable.

Comme le rappelle Sandrine Pierron-Loubens, responsable de l'activité Terrorisme et violence politique chez Marsh France¹⁰⁸, « l'instabilité dominante aux quatre coins du globe favorise un climat d'incertitude et permet à certains groupes terroristes de se renforcer et de se propager ». Afin de faire une parallèle toute tracée avec l'actualité brûlante, la reprise de l'Afghanistan par les talibans en août 2021 pourrait constituer un terreau propice à la résurgence de nouvelles menaces.

L'une des seules stratégies viables en matière de limitation de la survenance de ces risques semble être la prévention, les contrôles et l'information comme le rappelle notamment le plan Vigipirate. L'anticipation de ces risques repose quant à elle essentiellement sur une

¹⁰⁷ <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Terrorisme/Projets-de-lutte-contre-le-terrorisme/Projet-Sharaka>

¹⁰⁸ Marsh est l'un des leaders mondiaux du courtage d'assurance.

veille constante. Si les organisations terroristes et leurs agissements sont difficile à recenser, à l'image de la traque d'Oussama Ben Ladden de 2001 à 2011¹⁰⁹, une étude globale du climat géopolitique ou socioreligieux des différents pays du monde peuvent permettre de se tenir en alerte et dans une certaine mesure d'anticiper un climat favorable à ce type d'infractions.

D'un point de vue assurantiel et transport, la couverture large des risques permet de palier aux difficultés résultants de la nature même du terrorisme. En effet, ces infractions « de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire » au sens de la Convention de Rome ne sont pas pourvut d'éléments subjectifs contrairement au droit français qui introduit les risques terroristes par la loi du 9 Septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme et aux atteintes à la sureté de l'Etat modifiée par le décret 2001-1337 du 28 décembre 2001 et la loi 2006-64 du 23 janvier 2006. Il se trouve donc défini et disposé au Code Pénal à l'article 421-1 comme « une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur » cette définition est alors suivie d'une nomenclature d'actes susceptibles de constituer un acte de terrorisme, notamment : « le détournement d'aéronef, de navire et tous autres moyens de transport » (...) « les vols, les extorsions, les destructions, dégradations et détériorations ». Il ressort ainsi de cette définition large un élément subjectif toutefois peu contraignante. On comprend au travers de des différents éléments que le risque terroriste en lui-même est difficilement anticipable en tant que tel car rattaché au contexte qui l'entoure mais facilement couvert en pratique.

Chapitre II : La détermination des zones à risques par les grands acteurs spécialisés du marché de l'assurance

Les risques afférents à une opération de transport international, et plus largement au commerce international sont des risques à géométrie variable, de par leur nature mais également au travers de leur intensité qui va variée en fonction des différentes expositions géographiques et du contexte international. Dans le but de fournir les informations nécessaires aux acteurs intéressés, il convient de trouver un moyen efficace de répertorier

¹⁰⁹ Oussama Ben Ladden fut placé sur la liste des 10 criminels les plus recherchés au monde dès 1999 et ne sera finalement retrouvé et abattu qu'en 2011.

ces évolutions (Section I). Cela va passer sur la mise en place de critères d'identification et d'évaluations (Section II).

Section I : La mise en place d'un système de notation évolutif

L'organisation des différents risques transports va se traduire par la mise en œuvre de différents mécanismes résultant des principaux marchés de l'assurance en Europe, le marché français (I) et le marché anglais (II) dont l'utilisation pratique va être différenciée en fonction de l'intérêt de la couverture, corps de navire ou marchandises transportées.

I. Le mécanisme de cartographie du CESAM

Le CESAM va mettre en place un système reposant sur l'analyse des Etats (A) mais va également étendre son analyse aux territoires marins (B).

A. Un système de notation pays complet

Dans le but de fournir une visibilité et une compréhension accrue des zones couvertes par les assureurs risques de guerre, le Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports communément appelé CESAM a mis en place une répartition géographique reposant sur un système de notation des Etats.

Il convient toutefois de rappeler que la mise en place d'un système de notation n'est pas propre au marché de l'assurance risques de guerre et se retrouve dans différents volets du contexte international tel que la notation pays mise en place par l'OCDE permettant d'analyser le risque crédit au travers des risques de transfert et de convertibilité dans les pays imposants un contrôle des taux de changes, la notation de la COFACE permettant d'estimer le risque d'impayé des entreprises dans pas moins de 160 Etats et plus globalement l'environnement général d'affaires.

Le CESAM est donc venu reprendre un système existant depuis le 1er Septembre 2018, mit en place par la CCR. La CCR agissait depuis 1946 avec la garantie de l'Etat sur le marché des risques de guerre, assurant et réassurant les risques exceptionnels liés au transport de marchandises. Dès lors, le marché français présentait la particularité unique de proposer une garantie étendue permettant d'être assureur sur la partie terrestre et réassureur sur la partie maritime du transport. La détermination des zones à risques était ainsi émise par la CCR qui proposait un système de notation des pays allant de 1 à 9.

En 2018, alors que la CCR décide de mettre un terme à son activité de réassureur risque de guerre, elle met un terme également à son système d'évaluation des pays.

Le CESAM va alors reprendre cette tâche à compter du 1er septembre 2018 en utilisant à l'identique la liste en vigueur à cette époque. Toutefois, l'observation constante des différents facteurs d'aggravation va rapidement engendrer une première modification à la fin de cette même année avec l'accélération des tensions entre la Russie et l'Ukraine, le Donbas et sa façade maritime stratégique notamment via le port de Mariopoul, terrain de nombreux conflits voit sa note augmenter et constituera la première modification apportée. Si la liste reste par la suite globalement identique, il faudra attendre le 1er Avril 2020 pour observer une révision complète des notations pays.

Ce système de notation est lui-même subdivisé en plusieurs catégories, elles-mêmes directement en lien avec l'étendue géographique et matérielle de la couverture assurantielle en place. On trouve ainsi une liste relative aux données des pays dans le cadre de la garantie waterborne, étendue ou encore pour le transit dans les zones internationales.

Les principales évolutions apportées en 2020 seront la suppression de la note 9 destinée aux Etats sous sanction, dont le recensement a été volontairement exclu des missions du CESAM, ce dernier ayant décidé de dédier son action à l'évaluation de la dangerosité d'une zone au regard du transport de marchandises uniquement, laissant les services de compliances internes à chaque entreprise d'effectuer pareil recensement.

Autres évolutions majeures, la division d'un Etat en plusieurs zones. Ex : Ukraine 3 zones ou encore le Yémen. Cette division doit être justifiée par un besoin opérationnel précis reposant sur un contexte particulier et une forte demande des acteurs du commerce international. En effet, la division d'un Etat en plusieurs zones dont les risques vont différer d'un port à un autre par exemple est une contrainte logistique et de suivit importante pour les acteurs concernés par le commerce dans ces lieux.

Autre évolution qu'il est intéressant de préciser, la notation d'un Etat prend en compte l'ensemble des territoires d'un Etat. A titre d'exemple nous pouvons ainsi citer le cas de la France et de sa note de 2, justifiée en grande partie par la situation dans les Antilles françaises.

B. La volonté d'étendre cet encadrement aux territoires maritimes

La Haute mer est souvent le théâtre de nombreux risques, notamment la piraterie qui se conçoit donc par opposition aux infractions de ce type commises au sein du territoire maritime d'un Etat¹¹⁰. Face à la multiplication des sinistres dans ces eaux, le marché de l'assurance fit la demande d'instaurer un découpage et une notation de certaines zones maritimes.¹¹¹ La création des zones maritimes en haute mer constitue ainsi l'une des principales évolutions proposées par le CESAM au regard du travail de la CCR.

Cette décision démontre l'implication du CESAM dans son envie de proposer une liste précise et d'aller plus loin dans son analyse des risques de guerre liés au transport de marchandises que son prédécesseur, l'analyse de la CCR étant bornée aux zones sous contrôle effectif d'un Etat. Au 1er avril 2020, pas moins de douze zones maritimes internationales furent créées, dont l'une des principales étant ni plus ni moins que le Golfe de Guinée aujourd'hui noté 6. Il est intéressant de noter que la zone la plus à risque se trouve en Mer Méditerranée, le Golfe de Syrte et les eaux au large de la Lybie. On trouve également la Mer de Chine méridionale, la Mer de Sulu au sud-ouest des Philippines ou encore le Golfe du Mexique¹¹².

I. Le mécanisme mis en place par le marché de Londres

Sur le marché londonien, l'analyse de ces risques va être effectuée sous l'égide du Joint War Committee (A), ce dernier produisant une liste d'exclusions faisant office de véritable référence en pratique (B).

A. Le Joint War Committee au service des assureurs

Le marché de l'assurance maritime est pour des raisons historiques dominé par le marché Anglais. Concernant l'assurance risque de guerre, c'est un comité de guerre mixte, le Joint War Committee, composé de membres du syndicat des Lloyd's et de l'International Underwriting Association of London qui sont en charge de déterminer les Etats et zones de navigation présentant un risque particulièrement élevé.

¹¹⁰ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Article 101.

¹¹¹ Intervention de Mathilde DOCQUIERT, Responsable de la notation des pays en risques de guerre, CESAM, Le rendez-vous ParisMAT, 28 et 29 juin 2021.

¹¹² <https://www.cesam.org/fr/notation/index.php#fermer>

La méthode proposée est celle d'une liste des différents lieux faisant l'objet d'une exclusion. Ces zones exclues de la couverture risque de guerre peuvent en réalité faire l'objet d'escales ou de transit moyennant le paiement d'une surprime comme nous l'avons vu précédemment. La liste produite par ce comité est relative aux intérêts corps de navires et va donc plus spécifiquement concerner les grands armateurs soucieux de couvrir les dommages pouvant être alloués à leur outil de travail dont les valeurs sont aujourd'hui extrêmement importantes.

Ce système de liste fait l'objet de mises à jour régulières en fonction de l'évolution de la situation sur une période donnée. La dernière liste en vigueur est actuellement la JWLA-027 du 29 avril 2021¹¹³ dans laquelle le JWC a décidé d'ajouter Cabo Delgado, province du Mozambique emprunt aux violences et à l'insécurité croissante. On trouve ainsi 7 territoires africains, 11 territoires au Moyen-Orient ainsi que le Pakistan et le Venezuela. Deux zones maritimes sont également précisément définies au sein de l'Océan Indien, Golfe d'Aden et sud de la Mer Rouge ainsi que pour le Golfe de Guinée.

Une seconde liste est mise en place pour les intérêts marchandises transportées. C'est ici le Joint Cargo Committee qui est en charge de représenter l'intérêt des assureurs facultés. La liste mise en place détermine les zones qui présentent des risques de guerre importants pour les marchandises en transit ou stockées.

Initialement, le marché maritime de Londres avait mis en place un sous-comité du Joint Cargo Committee, un comité de notation des risques de guerre, le War Risks Rating Committee. Ce dernier fut finalement interdit à la suite des réformes du Droit de la Concurrence de la Commission Européenne en 2004. C'est donc à compter de cette date que le Joint Cargo Committee se déclara directement compétent pour conseiller le marché sur les risques liés à la guerre et aux risques assimilés, c'est alors que le système de liste d'exclusion vit le jour.¹¹⁴ Fut dans le même temps mis en place une clause permettant de faire référence à cette liste dans les polices d'assurances.

La Joint Cargo Committee Global Cargo Watch List est établie grâce à un partenariat avec une société de renseignements spécialisée dans l'anticipation des risques politiques et violents sur le plan commercial à travers le monde, Exclusive Analysis¹¹⁵. Cette société

¹¹³ Annexe.

¹¹⁴ <https://www.lmalloyds.com>

¹¹⁵ <https://www.lmalloyds.com> - Global Cargo Watch List - Background

de renseignements va alors fournir au comité londonien les informations nécessaires à l'actualisation de la liste d'exclusion des pays à risques aggravés via la notation pays générée par leur logiciel sur la base des événements violents et politiques. Cette méthode fut revisitée en 2009 avec la volonté de se concentrer sur les événements, sinistres, directement en lien avec l'activité du Joint Cargo Committee, c'est-à-dire les sinistres attrayants directement à la marchandise et les risques pour celles-ci. Ces derniers n'étaient parfois pas pris en compte par l'algorithme en place précédemment et la notation ne correspondait pas suffisamment efficacement aux besoins recherchés. A compter de 2012, un algorithme plus adapté fut ainsi mis en place, combinant les différentes méthodes adoptées par le passé afin de fournir une analyse des risques de guerre et assimilés la plus précises possible. La menace est ainsi graduée comme élevée, haute ou sévère.

B. Une liste de zones à risque aggravés faisant office de référence

La liste ainsi produite par le Joint War Committee est une référence en matière d'assurance risques de guerre. Les polices d'assurance RG Corps y font systématiquement référence par le biais d'une référence à la *JWC Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas* en vigueur. Deux clauses complémentaires vont accompagner celle-ci et régir les modalités d'une poursuite de l'expédition au sein de ces zones, la *Navigation Limitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement (JW2005/001A)* et *Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Notice of Cancellation Administration (JW2005/001B)*.

En pratique donc, cette liste va exclure certaines zones de toute couverture d'assurance risques de guerre mais cette exclusion n'est bien entendu pas définitive. Les assureurs peuvent proposer la couverture du navire moyennant le paiement d'une surprime ou prime additionnelle convenue au cas par cas ou de manière forfaitaire.

A ce propos, il convient d'effectuer une veille de la situation au sein de ces zones exclues dans lesquels, si le risque y est permanent, l'intensité peut varier fortement. A titre d'exemple, les zones empruntées aux risques de piraterie ne présentent pas le même degré de risque en fonction de la saisonnalité, les pirates s'aventurant moins lors de la saison des moussons laquelle pouvant violemment déchaîner l'Océan Indien de décembre à mars. La tarification de la prime additionnelle risque de guerre d'un transit par l'Océan Indien au sein du Golfe d'Aden sera donc généralement moins élevée durant cette période

mais cette expédition verra les risques de navigation couverts par la police risques ordinaires augmentés en cas de conditions météorologiques difficiles.

Le Golfe Persique est également souvent emprunt à une fluctuation importante du taux des primes additionnelles en fonction de l'intensité des tensions géopolitique entre les différents Etats, souvent attisés par des conflits socioreligieux politisés et par les fluctuations du prix du pétrole.

Difficile ici de ne pas voir transparaître la dimension lucrative de ces listes. En effet, Golfe Persique et Golfe d'Aden constitue des points de passages obligatoires pour une quantité importante de navire. L'un représente la principale zone de transit pour les pétroliers quand l'autre constitue la porte d'entrée vers la mer rouge et le Canal de Suez.

Section II : Typologie des critères d'évaluation

Rappelons en premier lieu que la grande majorité des mécanismes retenus par les organismes spécialisés sont privés. Il convient donc d'essayer de présenter les principaux éléments pouvant permettre de caractériser un risque au sens des Risques de Conventions Spéciales (A) auxquels s'ajoute une appréciation du contexte spatiotemporel dans lequel ils apparaissent (B).

I. Les principaux critères de notation retenus

Si nous avons brièvement évoqué la mise en place d'un algorithme spécialisé dans le traitement de données dans le cadre du marché londonien, il convient ici d'essayer de présenter les principaux critères retenus permettant de mettre en place une notation de l'intensité des risques dans une zone déterminée (A). Ces critères ne peuvent s'apprécier de manière isolée et doivent s'inscrire dans un contexte spatiotemporel (B).

A. Une analyse reposant sur des faits concrets et vérifiés

L'évaluation est basée sur le recensement d'informations qu'il faudra par la suite recouper et vérifier. Il convient de baser l'analyse des différents risques sur des situations avérées et non pas d'effectuer une analyse prospective, fortement inadaptée à ce type de situations. Par ailleurs, afin d'obtenir une analyse optimale, il convient d'appréhender l'information de la manière la plus objective qui soit. Cette analyse doit donc reposer sur des faits concrets et avérés, vérifiés.

Comme indiqué précédemment, il existe différents systèmes de notation pays, aussi convient-il de préciser que ce point vise à traiter des critères de notation dans le cadre d'une analyse des risques relatif au transport et donc à l'assurance risque de guerre.

L'appréhension de ces risques va ainsi se focaliser dans un premier temps sur les évènements susceptibles d'être à l'origine de sinistres au regard des risques de guerres et assimilés tel qu'ils sont prévus par les Conventions Spéciales.

Il convient alors dans un premier temps de recenser toute situation de guerre ou de guerre civile à travers le monde. Ce travail n'est pas si simple dès lors que comme nous avons pu l'évoquer, les conflits armés ne prennent pas la forme des guerres en uniforme d'autrefois. Néanmoins, par le biais des différentes organisations internationales spécialisées, ces informations peuvent être obtenues avec un haut degré de précision. Notre regard se portera par la suite sur le recensement des actes de terrorisme, attentats, explosions, et de piraterie.

Sous le prisme du transport international, on s'intéresse tout particulièrement à l'état de la situation au sein des différents ports et aéroports du monde.

Au-delà du recensement des sinistres, il convient de porter une attention toute particulière au contexte géopolitique international. Afin d'être optimale, cette analyse doit être faite Etat par Etat car de nombreux critères propres à un Etat en particulier entre en jeu, notamment le contexte socioculturel, la religion et surtout l'histoire d'un pays, élément à ne surtout pas négliger. L'instabilité sociopolitique d'un Etat va souvent être l'élément déclencheur des risques de guerre. Cette instabilité va se caractériser par une fragilité des institutions gouvernementales et du contexte économique du pays. Le régime gouvernemental en place et son degré de légitimité ou de contestation doivent être analysés car représentent très souvent un terreau idéal à la survenance des risques de guerres et assimilés. A cela il faut bien entendu ajouter le niveau de vie de la population.

Enfin, la prise en compte du contexte va se traduire par l'analyse d'éléments déclencheurs. S'il s'agit là d'une dimension prospective, cela peut tout de même s'avérer utile car attrait directement au déclenchement du risque. On pense ici aux élections politique souvent à l'origine d'évènements tragiques dans des régions du monde où l'ordre public n'est pas établi. L'adoption de mesures législatives de grandes ampleurs ou encore la mort d'une personnalité locale peuvent facilement « mettre le feu aux poudres ».

A ces évènements internes viennent s'ajouter des facteurs extérieurs importants¹¹⁶. La situation dans des Etats voisins, les fluctuations des prix des matières premières ou encore l'influence croissante et désastreuse du réchauffement climatique. Selon le dernier rapport du GIEC publié le 9 août 2021, une montée du niveau des eaux ainsi qu'une acidification des océans¹¹⁷ et à prévoir ce qui aura très certainement des conséquences désastreuses sur les populations des Etats côtiers les plus pauvres, déjà fortement impactés par la surpêche.

Parmi l'ensemble de ces derniers éléments évoqués, il en est un qui revêt une place importante au regard du contexte international de ces dernières années, c'est le facteur religieux et l'insatiable monté en puissance de l'Islamiste radical dans diverses régions d'Afrique et du Moyen Orient.

Si le CESAM met un point d'honneur à légitimer sa notation au travers d'éléments objectifs, écartant ainsi l'analyse prospective, il est des projections qui semblent pouvoir présenter un intérêt. A ce propos, notons que le CESAM a déclaré impossible la notation de la Corée du Nord en raison du manque d'informations concrète exploitables¹¹⁸.

B. Un contexte spatiotemporel primordial rappelé par le CESAM

Une fois ces éléments recensés et après le risque de guerre caractérisé, la notation va reposer sur différents critères directement liés au contexte spatiotemporel de leur survenance.

A la manière du CESAM, un soin doit ainsi être accordé à « l'intensité, la fréquence, la durée et l'impact sur le transport de marchandises de l'ensemble des situations et incidents étudiés¹¹⁹ ». La mise en relation entre les évènements constitutifs de risques de guerre et assimilés au regard des Conventions Spéciales et de ces éléments permet donc de quantifier le risque et d'écarter les évènements isolés.

¹¹⁶ L'appréhension du risque de guerre dans le transport maritime, Louis Barat, Année Universitaire 2016/2017.

¹¹⁷ « Le rapport du GIEC en 18 graphiques », Huet, Le Monde, le 9 août 2021.

¹¹⁸ Intervention de Mathilde Docquier, Responsable de la notation des pays en risques de guerre, CESAM, Le rendez-vous ParisMAT, 28 et 29 juin 2021.

¹¹⁹ Notation des zones géographiques en matière de « Risque de Guerre et assimilés » applicable à l'assurance des marchandises transportées en vertu des modèles de clauses de la FFA, 7 mai 2020, www.cesam.org

C'est dans ce cadre que le CESAM précise que la diminution d'une note pays doit être justifiée par une période de 6 mois suivant le dernier évènement justifiant la note précédente. En effet, si l'augmentation d'une note se justifie facilement par un évènement majeur pouvant rapidement aggraver la situation au sein d'un Etat, la diminution de la note ne peut être liée uniquement à la survenance d'un évènement, même positif, il convient de pouvoir en observer les conséquences sur le moyen terme. Afin d'illustrer ces propos on peut citer le rapprochement entre les Etats-Unis et le Venezuela ou encore avec l'Iran au cours de l'année 2020 qui n'ont finalement pas réellement eu d'impact sur le niveau de risque dans ces Etats. La diminution du risque est donc plus difficile à justifier et passe nécessairement par une absence de sinistre sur une période donnée.

Afin d'actualiser ses informations, le CESAM met en place une révision trimestrielle sauf en cas de dégradation exceptionnellement importante. Tout changement de notation est accompagné par une note explicative, consultable en ligne gratuitement par tout intéressé. Le contexte international étant fortement évolutif, il est indispensable d'être en mesure de constamment adapter sa notation et d'assurer une veille permanente, tout pouvant basculer très rapidement.

Parmi les dernières évolutions en date, on trouve une mise à jour au 1er juillet 2021.

Parmi les aggravations de notation nous pouvons noter le cas du Tchad passé de la note 5 à 6. Le plus grand pays enclavé d'Afrique est un important importateur de produits alimentaires et manufacturés, dépendant du port de Douala au Cameroun à 1800 Km. Coté exportation, il est notamment question de pétrole dont l'exploitation fit grand bruit lors de son exploitation à partir de 2003¹²⁰. Les promesses de redistribution des richesses ne furent jamais respectées et une grande partie de celles-ci fiancèrent finalement le renforcement de l'armée et des forces de polices. Les fortes tensions qui animent ce pays depuis la nuit des temps ont finalement mené en Avril 2021 au décès du Président Idriss Deby suite à la contestation de sa réélection par des groupes rebelles, entraînant un peu plus le Tchad dans une période d'instabilité. Le CESAM décide ainsi d'augmenter la note du pays en justifiant ainsi que cet incident illustre bien que dans un premier temps la menace que représente les groupes rebelles armés s'intensifie et couvre l'ensemble du territoire et que dans un second temps, la confiscation du pouvoir par un Conseil militaire

¹²⁰ , L. Ribadeau Dumas, « Le Tchad ruiné par la dette et la corruption liées au pétrole », Franceinfo Afrique, publié le 6 avril 2018.

illégitime présente un risque d'escalade des tensions comme ce fut le cas notamment avec son voisin Centre-Africain à la fin du mois de mai dernier. De plus, des mesures de couvre-feu et de fermeture des frontières furent mises en place, impactant directement le secteur du transport.¹²¹ Nous pouvons facilement imaginer que le risque de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions tels que prévus par la définition de la FFA se voient de facto accrus, sans parler des risques directement liés aux actions militaires. Pour terminer sur cet exemple, il est intéressant de noter que lors de la passation entre la CCR et le CESAM en 2018, le Tchad possédait une note de 4 ce qui s'apparente à une bonne note au regard des pays enclavés du centre du continent Africain.

Autre exemple en date du 1er juillet 2021, la diminution de la note du Qatar qui passe de 3 à 2. Cette diminution est ainsi justifiée par le CESAM par l'amélioration des relations diplomatiques avec ses pays voisins et notamment l'Arabie Saoudite. En effet, l'une des entraves majeures au commerce avec le pays reposait sur l'édiction d'un certain nombre de restrictions par le Conseil de Coopération du Golfe. La levée de ces restrictions au début de l'année ont ainsi permis une reprise du commerce et donc des activités de transport de marchandises par voies aériennes, maritimes et aussi terrestres avec l'Arabie Saoudite¹²². Cet exemple permet également d'illustrer l'action du CESAM qui a attendu au moins 6 mois après la levée des restrictions afin d'observer le déroulement effectif de la reprise des activités. Par ailleurs, aucun sinistre rattachable aux conditions françaises risque de guerre ne fut déclaré sur le territoire du pays ce qui a concouru à cette décision. Toutefois, rappelons que la Zone maritime Golfe Persique, très fortement fréquentée par des navires en provenance et à destination des pays de la zone, dispose d'une note de 5.

Le cas du Qatar est donc intéressant car ce dernier voit sa note baisser grâce à une reprise des échanges et des relations diplomatiques avec ses voisins mais se situe dans une zone de fortes tensions liées à une augmentation de violence militarisée alimentée par les actions de l'Iran. Cette escalade de tensions n'est pas en voie de s'arrêter et nous pouvons ici citer la récente attaque au drone d'un navire pétrolier israélien le 1er août 2021, qu'Israël accredit à l'Iran au même titre que le Royaume-Unis et les Etats-Unis, ces derniers prévoyant une riposte appropriée et imminente.

¹²¹ Notice explicative : Tchad passage de la zone 5 à 6, CESAM, le 1^{er} juillet 2021.

¹²² Notice explicative Qatar – Passage de la zone 3 à la zone 2, CESAM, le 1^{er} Juillet 2021

II. L'adaptation des critères d'évaluation mise à mal par l'émergence de nouveaux risques

Si la détermination de l'intensité des risques de guerre et assimilés est matérialisée par le biais d'un découpage géographique et d'un système de notation précis très efficace, les acteurs du monde de l'assurance et du commerce international sont confrontés à l'émergence de nouvelles menaces pouvant être approchées sous l'angle des risques exceptionnels. Pour autant ces derniers semblent difficilement pouvoir faire l'objet d'une mise en œuvre du système de référencement et d'évaluation en place. Avec la digitalisation de notre société et les avancées technologiques émerge une nouvelle forme de menace, la cybercriminalité. Celui-ci n'épargne pas le monde maritime et constitue un risque invisible (A). Par ailleurs, le commerce international fut fortement marqué par un phénomène imprévu et dont les conséquences se sont rependues à grande vitesse, la pandémie de Covid-19, un risque encore incertain pouvant sur certains aspects constituer un risque de guerre (B).

A. La cybercriminalité maritime, un risque hors mer et hors sol

On parle communément de piratage informatique pour évoquer les actes de cybercriminalité. Celle-ci peut revêtir plusieurs formes comme le vol de données à valeur ajoutée, l'hameçonnage qu'il faut comprendre comme une usurpation d'identité ou encore la demande de rançon. L'ensemble de ces termes font directement référence à la piraterie maritime. Les cybercriminels seraient ainsi une forme moderne de pirates, opérant sur un océan numérique.

Le législateur français a prit conscience de ce risque et la cybercriminalité est ainsi codifiée au sein du Code Pénal aux articles 323-1 à 323-8. On peut ainsi citer plusieurs qualifications d'infractions constitutive de ces infractions. Constitue donc un acte cybercriminel le piratage informatique, l'intrusion dans un serveur informatique, la destruction à distance de données informatiques, la fraude à la carte bancaire par internet, la création de faux sites, la pédopornographie et l'incitation à des délits contre les personnes ou les biens par le biais d'internet.¹²³

¹²³ S.FRONCZAK, « Cybercriminalité maritime, de la mer à l'Internet, focus sur la nouvelle piraterie », BLL, Consulting, , 24 avril 2020.

Rapporter au domaine maritime, ces risques représentent des enjeux d'envergure. Plusieurs sinistres importants eurent lieu au cours de ces dernières années, traduisant une menace bien réelle. Le groupe Maersk fut en victime d'un logiciel malveillant détruisant les données intitulé NotPetya prenant la forme d'un « ransomware¹²⁴ » en 2017. Cet évènement engendra une perte de 300 millions de dollars de chiffre d'affaires pour le transporteur qui fut par ailleurs contraint de réinstaller l'ensemble de ses infrastructures informatiques soit 4000 serveurs et 45000 PC¹²⁵.

Des attaques de ce type furent également perpétrée à l'encontre des infrastructures portuaires comme à l'encontre du port de Barcelone ou de San Diego en 2018.

Avec le développement constant des technologies informatiques embarquées destinées à la navigation ou encore aux logiciels de gestions des données des marchandises transportées ne pouvant presque plus être traité autrement que par voie numérique en raison des volumes transportées, la cybercriminalité représente un risque nouveau extrêmement dangereux pour le monde maritime. Le développement de la gestion et de la sécurité des données numériques est aujourd'hui l'un des principaux enjeux des activités maritimes¹²⁶.

Si les différents acteurs et Etats prennent ce risque très au sérieux, il n'en demeure pas moins très dangereux et surtout difficilement assurable. En effet, peu de données ont pu être collectées ne permettant pas une tarification du risque. S'il demeure possible de s'appuyer sur des critères tels que le secteur d'activité, le chiffre d'affaires, la capacité à traiter, stocker et sécuriser des données à caractère personnel ou encor le niveau de sécurité mis en place¹²⁷, il n'en demeure pas moins que les assureurs font face à une absence de données statistiques fiables pouvant être utilisées.

En pratique, les assureurs risques de guerre vont insérer une clause écartant la couverture des risques cybernétiques tel que la LMA 5403 du 11 novembre 2019 mise en place par le marché londonien.

¹²⁴ Rançongiciel

¹²⁵ C. Auffray « Les 10 nuits en enfer de Maersk pour réinstaller 4000 serveurs et 45000 PC », , ZDNet, 29 janvier 2018.

¹²⁶ « Cybersécurité maritime, regards croisés », Cyber Cercle, 2020.

¹²⁷ O. Lasmoles, *Réflexions juridiques autour de l'assurance des cyberisques maritimes*, Cyber Cercle 2020.

B. La pandémie de Coronavirus sous le prisme des risques de guerre

La pandémie mondiale qui frappa l'humanité au cours de l'année 2020 mit à mal de nombreuses certitudes, tant sur le plan humain qu'économique.

Le caractère totalement inédit des mesures de précautions prises par différents Gouvernements a pris au dépourvu de nombreux acteurs et au premier plan figure les assureurs. L'assurance est une activité à cycle économique inversée qui par définition repose sur une anticipation du risque. Or face à un risque imprévisible, de nombreuses interrogations surgirent, notamment quant à l'assurance des pertes d'exploitations des entreprises.

Par ailleurs, si l'on peut penser que les assureurs pourront se servir des conséquences passées pour mieux anticiper l'avenir, il semble toutefois délicat de penser que les assureurs vont soudainement prendre en charge le transfert de ce risque aux conséquences encore incertaines, tant la situation peut évoluer rapidement, à l'image des adaptations réalisées au sein de la société en l'espace d'un an à peine.

On pourrait imaginer que ces risques pourraient être qualifiés de risques de guerre en ce qu'ils s'apparentent sur de nombreux aspects à un risque politique. Toutefois, la pandémie de Covid-19 représente un risque systémique non assurable. Le risque systémique est défini par le FMI comme « le risque de perturbation des services financiers, qui est causé par un dérèglement de toutes les parties du système financier et qui a un impact fortement négatif sur l'économie réelle. »

Par ailleurs, on peut ajouter que dans le cadre de l'assurance maritime, les assureurs refusent de couvrir les pertes d'exploitation en l'absence de dommage matériel.

En pratique encore une fois, les assureurs vont se prévaloir de clauses d'exclusions des risques liés aux maladies transmissibles comme la *Communicable disease exclusion clause JH2020/7* du 20 novembre 2020.

Conclusion :

L'assurance contre les risques de guerre et assimilés constitue une couverture en apparence simple mais qui dispose de certaines complexités qu'il convient de bien saisir afin que sa mise en œuvre soit adaptée et efficace. La difficulté principale tient à l'appréhension des risques qu'elle va couvrir et l'étendue des engagements.

Cet aspect est par ailleurs renforcé par les nombreuses Conventions Spéciales et clauses particulières mises à la disposition des acteurs du commerce international afin que cette couverture soit adaptée à leurs besoins professionnels, en complément d'une assurance risque ordinaire avec qui elle détient de nombreux points communs.

Elle tire son particularisme par sa dépendance au contexte international. Aussi, face à un monde de plus en plus internationalisé reposant sur les échanges de flux en tout genre, le commerce international se développe au sein de nouvelles zones, et s'accroît sur les routes commerciales traditionnelles. Alors que les écarts se creusent et que les ressources s'amointrissent, on observe une résurgence des risques pour le transport de marchandises.

Ces risques doivent être parfaitement appréhendés par les différents acteurs afin que la couverture soit optimale et permette d'éviter les mauvaises surprises souvent fatales.

L'assurance transport maritime est ainsi un élément de préoccupation au cœur de la chaîne logistique d'une opération de vente de marchandises internationale et entre en compte dès la phase des négociations entre les parties aux différents contrats mis en place. Des intérêts différents vont jaillir de ces relations et chaque acteur impliqué doit être parfaitement éclairé afin d'élaborer la meilleure balance possible entre profits et protection.

Les spécificités de cette couverture vont par ailleurs se retrouver au travers du lien étroit entretenu avec l'intensité des risques recensés au sein des différents pays du monde. La détermination de ces derniers repose un système de recensement et de vérification des informations impliquant des acteurs à échelles variées dont l'action est coordonnée par le soutien indispensable des autorités publiques et repose sur une veille constante afin de s'adapter aux évolutions.

Ce devoir tente ainsi de présenter l'intérêt de la détermination et de la couverture des risques de guerre au travers de différents acteurs, reliés entre eux par le fil conducteur que représente la vente internationale. Pour ce faire, elle s'appuie sur des réflexions juridiques comme des éléments pratiques du domaine assurantiel dans le but de mettre en avant la place qu'occupe l'assurance des risques de guerre au sein d'une opération commerciale internationale puis d'analyser les moyens mis en œuvre pour en diminuer les risques de survenance et les critères retenus permettant de quantifier l'intensité d'un risque.

Bibliographie

Traité et manuels

- **P. Bonassies et C. Scapel**, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, Traité, 2006.
- **P. Lureau**, *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises*, 1941.

Thèses et mémoires

- **P. De Gentile**, *Du nauticum foenus en droit romain ; De l'hypothèque maritime (Loi du 10 juillet 1885) en droit français*, Faculté de droit d'Aix, 1889.
- **P. Sloterdijk**, *La grève est démobilisation*, Institut de la démobilisation, février 2008.
- **M. Patuano**, *La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché*, CDMT, 2016.
- **Patrice A. Edoth-komahe**, *La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risques de guerre*, Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, 2017.
- **Louis Barat**, *L'appréhension du risque de guerre dans le transport maritime*, CDMT, 2017.
- **Dariya Karadzova**, *La distinction entre les Conventions spéciales françaises et anglaises pour les assurances transports des marchandises*, CDMT, 2019.
- **G. De Baere**, *Etat des lieux de l'assurance transport maritime : Couverture des risques présents et « à venir »*, Sous la direction du Professeur Pierre CALLÉ, 2019.

Articles de presse

- Noelani Kirschner, « Comprendre les sanctions américaines contre le Venezuela » - 11 février 2021, <https://share.america.gov/fr>
- Institut national de l'audiovisuel, « 1988, l'attentat du City of Poros » - <https://www.ina.fr/contenus-editoriaux/articles-editoriaux/1988-l-attentat-du-city-of-poros/>
- A. de Broqua, « Port de Marseille : le conflit a coûté 600 millions d'euros », Le Figaro, 24/10/2010

<https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2010/10/24/04016-20101024ARTFIG00180-port-de-marseille-le-conflit-a-coute-600millions-d-euros.php>

Commentaires de jurisprudence

- Le Droit Maritime Français, N°645, 01-02-2004, « *Fait du prince* » reconnu suite à une confiscation illégale des marchandises. Portée des obligations et de la responsabilité du commissionnaire de transport, Cour d'appel de Paris (5^e Ch. Sec. A) 20 mars 2002, Sté Mitsui Osk Line LTD c/ S.A. Crystal, S.A Bax Global et a.

Rapports publics

- Instruction Interministérielle relative à l'organisation et à la coordination de la sûreté maritime et portuaire n° 230/SGDSN/PSE/PSN/NP du 27 juin 2018.
- Annexe au procès-verbal de la séance du 27 novembre 1990, M. André Rouvière, Senat, Rapport N°110.

Sites internet

- Lloyd's Market Association

<https://www.lmalloyds.com>

- Interpol

<https://www.interpol.int/fr>

- Site officiel du Gouvernement français

<https://www.gouvernement.fr>

- The Gulf of Guinea Inter-Regional Network

<https://www.gogin.eu>

- MarshMcLennan

<https://www.marsh.com/fr>

- Access to European union law

<https://eur-lex.europa.eu/>

- Fédération française de l'assurance

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

- Filhetallard courtage d'assurance

<https://www.filhetallard.com>

- Organisation Maritime Internationale

<https://www.imo.org/fr>

- Comité international de la croix rouge

<https://www.icrc.org/fr>

- Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports

<https://www.cesam.org/fr/home.php>

- L'argus de l'assurance

<https://www.argusdelassurance.com>

- Le Monde

<https://lemonde.fr>

- Dictionnaire du droit privé par Serge Braudo

<https://www.dictionnaire-juridique.com>

- Duhaime's Encyclopedia of Law

<https://www.duhaime.org>

Conventions :

- Convention de Vienne de 1980

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

- Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'aéronef en 1963

- Convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs en 1970

- Convention européenne pour la répression du terrorisme 1976

- Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer de 1978

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982

- Convention de Montréal pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile en 1971 et le Protocole de Montréal pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale de 1988.
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988

Annexes

JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas
Africa
Benin
Cabo Delgado, waters as defined overleaf
Eritrea, but only South of 15° N
Gulf of Guinea, waters as defined overleaf
Libya
Nigeria
Somalia
Togo
Indian Ocean , Gulf of Aden and Southern Red Sea
Waters as defined overleaf
Asia
Pakistan
Middle East
Iran
Iraq, including all Iraqi offshore oil terminals
Israel
Lebanon
Oman (Musandam Governorate)
Persian or Arabian Gulf and adjacent waters as defined overleaf
Saudi Arabia (Gulf coast)
Saudi Arabia (Red Sea coast) excluding transits
Syria
United Arab Emirates
Yemen
South America
Venezuela, including all offshore installations in the Venezuelan EEZ

Defined Waters

Cabo Delgado

The waters within 50 nautical miles of Mozambique and Tanzania enclosed by the following boundaries:

- a) To the north, from Mnazi Bay at 10°19.6'S, 40°18.9'E to high seas point at 9°50.7'S, 41°7.6'E.
- b) To the south, from Baía do Lúrio at 13°30'S, 40°31.6'E to high seas point 13°30'S, **41°28.8'E**.

Gulf of Guinea

The waters enclosed by the following boundaries:

- a) On the west, from the coast of Togo 6° 06' 45" N, 1°12'E, south to
- b) high seas point 0° 40' S, 3° 00' E
- c) and then east to Cape Lopez Peninsula, Gabon 0°40'S, 8° 42'E.

Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea

The waters enclosed by the following boundaries:

- a) On the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 15° N
- b) on the northeast, from the Yemen border at 16°38.5'N, 53°6.5'E to high seas point 14°55'N, 53°50'E
- c) on the east, by a line from high seas point 14°55'N, 53°50'E to high seas point 10°48'N, 60°15'E, thence to high seas point 6°45'S, 48°45'E
- d) and on the southwest, by the Somalia border at 1°40'S, 41°34'E, to high seas point 6°45'S, 48°45'E

excepting coastal waters of adjoining territories up to 12 nautical miles offshore unless otherwise provided.

Persian or Arabian Gulf

Persian or Arabian Gulf and adjacent waters including the Gulf of Oman and waters west of the line from Oman's territorial limit off Cape al-Hadd at 22°42.5'N, 59°54.5'E northeast to the Iran-Pakistan border at 25°10.5'N, 61°37.5'E

excepting coastal waters of adjoining territories up to 12 nautical miles offshore unless otherwise provided.

Definitions:

Named Countries shall include their coastal waters up to 12 nautical miles offshore, unless specifically varied above.

Named Ports shall include all facilities/terminals within areas controlled by the relevant port authority/ies (or as may be more precisely defined by Insurers) including offshore terminals/facilities, and all waters within 12 nautical miles of such but not exceeding 12 nautical miles offshore unless specifically stated.

Table des matières

Introduction	6
I -Aux origines du commerce maritime	6
II- Aux origines de l'assurance	7
III- Une résurgence des risques.....	10
PARTIE 1 : La prise en compte des risques de guerre au sein du processus logistique d'une opération de vente internationale	13
Chapitre 1 : Une détermination anticipée et éclairée des risques exceptionnels	13
Section 1 : Des risques à identifier afin d'être parfaitement évalués	13
I-La détermination sémantique des risques exceptionnels	14
A. L'intérêt de la distinction entre risque ordinaire et risques exceptionnels	14
B. La guerre, un risque protéiforme difficile à définir	17
II- Les conséquences pratiques d'une notion aux contours flous.....	21
A. La distinction entre risques de guerre et risques sociopolitiques	21
B. Le choix des conventions, un intérêt logistique certain	27
Section 2 : Une imbrication de contrats constitutive de la chaîne logistique de la vente internationale.....	30
I. Le contrat de vente internationale, un point de départ négocié impliquant une opération de transport.....	31
A. La vente internationale : des chargeurs et des transporteurs aux intérêts variés	32
B. Le développement du rôle d'intermédiaires d'assurances toujours plus spécialisés... ..	36
II. Le contrat d'assurance, un contrat accessoire devenu indispensable	38
A. La relation d'interdépendance entre l'assurance des risques ordinaires et exceptionnels	39
B. Le régime de la preuve et le rattachement des sinistres.....	42
Chapitre 2 : L'appréciation contractuelle des risques de guerres et assimilés par les professionnels de l'assurance	43
I. Des intérêts variés à protéger par le biais d'une couverture adaptée	43

A. Une couverture des risques adapté aux spécificités des activités pratiqués dans le temps.....	43
B. Spécificité de la couverture française des marchandises transportées, la garantie étendue à la garantie waterborne.....	46
II. Une couverture adaptée protectrice de l’assureur comme de l’assuré limitée dans l’espace.....	49
A. Une couverture reposant sur un jeu de clauses d’exclusions et d’extensions	49
B. Un mécanisme d’exclusions matérialisé par des garanties spécifiques à l’assurance des risques de guerre à respecter	51
PARTIE II : Une gestion et une détermination des zones à risques exceptionnels reposant sur une veille constante.....	53
Chapitre I : La gestion des zones à risques sous le prisme des autorités publiques et des organismes spécialisés au travers de l’exemple des risques de piraterie et de terrorisme. 53	
Section I : La gestion des zones à risques : l’exemple de la lutte contre la piraterie	53
I. L’implication de la communauté internationale.....	54
A. Une dérogation légale visant à lutter contre la piraterie.....	54
B. Un soutien militaire destiné à limiter les risques	57
II. Une coopération organisée rendue nécessaire afin de lutter efficacement.....	58
A. Une action coordonnée reposant sur le traitement des informations.....	58
B. Le partage d’informations facilité par des acteurs spécialisés : le Mica Center	60
Section II : La difficile gestion du risque de terrorisme.....	61
I. La prise en compte de la menace terroriste sur le monde maritime	62
A. La nécessité de fournir un cadre légal à une notion difficile à appréhender	62
B. L’importance de définir les termes et les mécanismes de répression de l’infraction..	63
II. Une menace croissante nécessitant une collaboration à plusieurs échelles fondée sur la prévention et le recensement.....	66
A. Une lutte reposant sur l’information et la prévention	66
B. Des risques difficilement anticipables.....	69
Chapitre II : La détermination des zones à risques par les grands acteurs spécialisés du marché de l’assurance	70
Section I : La mise en place d’un système de notation évolutif.....	71

I. Le mécanisme de cartographie du CESAM.....	71
A. Un système de notation pays complet.....	71
B. La volonté d'étendre cet encadrement aux territoires maritimes	73
II. Le mécanisme mis en place par le marché de Londres	73
A. Le Joint War Committee au service des assureurs.....	73
B. Une liste de zones à risque aggravés faisant office de référence	75
Section II : Typologie des critères d'évaluation.....	76
I. Les principaux critères de notation retenus.....	76
A. Une analyse reposant sur des faits concrets et vérifiés.....	76
B. Un contexte spatiotemporel primordial rappelé par le CESAM.....	78
II. L'adaptation des critères d'évaluation mise à mal par l'émergence de nouveaux risques	81
A. La cybercriminalité maritime, un risque hors mer et hors sol.....	81
B. La pandémie de Coronavirus sous le prisme des risques de guerre	83
Conclusion :	84
Bibliographie :	89
Annexes :	90