



UNIVERSITÉ D'AIX MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

**L'INCIDENCE DE LA CRISE UKRAINO-RUSSE SUR L'ASSURANCE DES RISQUES
SPÉCIAUX APPLICABLE AUX FACULTÉS (DROIT COMPARÉ)**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes

par

Héloïse CARRÉ

Sous la direction de Mr le Professeur Cyril Bloch, Mr Vincent Mouttet et Mme Anaïs Dorques

Année universitaire 2022-2023

« Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même. »

Sir Walter Raleigh, Explorateur anglais (1552-1618)

REMERCIEMENTS

Mes premiers mots iront à ceux qui m'ont apporté leur soutien dans l'élaboration de ce mémoire, de près ou de loin, du début jusqu'à la fin.

Je remercie particulièrement Monsieur Vincent Mouttet et Madame Anaïs Dorques qui m'ont orienté dans mes recherches et accompagné dans la rédaction de ce mémoire. Je les remercie également pour leur relecture régulière.

Je remercie chaleureusement Mesdames Françoise Roubaud, Edith Elleon et Aurélie Renaudin pour le temps qu'elles m'ont consacré à m'expliquer des points particuliers des polices risque de guerre.

Je remercie également le directeur du master, Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour avoir dirigé ce mémoire et pour son accompagnement durant cette année.

SOMMAIRE

LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	7
INTRODUCTION.....	9
PARTIE I / Une couverture des risques élargie au sein des polices facultés françaises et anglaises	16
TITRE 1 : les facteurs à prendre en compte dans l'élaboration de la police spéciale	16
<i>Chapitre 1 : indice de dangerosité et intérêt assurable</i>	16
<i>Chapitre 2 : classification des risques couverts</i>	22
TITRE 2 : Une couverture assurantielle élargie aux risques en mer et à terre	34
<i>Chapitre 1 : les risques maritimes</i>	34
<i>Chapitre 2 : les risques annexes</i>	38
PARTIE II / La nécessaire adaptation du commerce maritime à la crise ukraino-russe	45
TITRE 1 : Un bouleversement des flux commerciaux	45
<i>Chapitre 1 : L'émergence de nouveaux risques</i>	45
<i>Chapitre 2 : l'adaptation des assurances : les solutions proposées</i>	52
TITRE 2 : les conséquences financières de la crise et la réaction aux sanctions internationales	59
<i>Chapitre 1 : les conséquences financières</i>	59
<i>Chapitre 2 : Un renforcement des process de compliance face aux sanctions internationales</i>	63
CONCLUSION.....	69
BIBLIOGRAPHIE.....	71
LISTE DES ANNEXES.....	76
TABLE DES MATIERES.....	77

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- CEND : Confiscation, Expropriation, Nationalisation, Dépossession
- FFA : Fédération Française des Assurances
- FFSA : Fédération Française des Sociétés d'Assurance
- CCR : Caisse Centrale de Réassurance
- CESAM : Services des Assureurs Maritimes et Transports
- OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
- BIMCO : Baltic and international maritime Conference
- MIA : Maritime Insurance Act de 1906
- FAP Sauf : Franc d'Avaries Particulières sauf
- ISCC: Institute Strikes Clause Cargo
- IUA: International Underwriting Association of London (l'Association Internationale de Souscription de Londres)
- JCC : Joint Cargo Committee
- JWC : Joint War Committee
- RG : Risques de guerre et assimilés
- RO : Risques ordinaires
- WAR : Risques de guerre
- WSRCC / SRCC : War, Strike, Riot and Civil Commotion (Guerre, Grève, Émeute et mouvement populaire)
- F.C & S. clause : Free of Capture and Seizure clause
- FIRV : Frais d'Interruption ou Rupture de Voyage

INTRODUCTION

1. La place de la Russie dans le contexte géopolitique mondial. – “La guerre n’est que la simple continuation de la politique par d’autres moyens”, cette définition soutenue par l’auteur Carl Von Clausewitz dans son ouvrage “*De la Guerre*”¹ s’accorde avec la géopolitique mondiale actuelle. La guerre est un moyen de manifester le désir d’un État d’asseoir sa puissance, étendre son influence et promouvoir ses intérêts. Elle est la continuité d’une ambition politique non aboutie. La Russie a toujours affirmé son intérêt de dominer et d’être la première puissance mondiale. Elle entreprend depuis une trentaine d’années, suite à l’effondrement de l’URSS en 1991, des opérations militaires suivant une logique de conquête.

La première concurrente a été la Tchétchénie en 1994 et en 1999 jusqu’en 2009. Ce conflit a marqué un véritable génocide du peuple tchétchène et la Russie est parvenue à ses fins en réinsérant la Tchétchénie au sein de ses frontières. La deuxième concurrente a été la Géorgie en 2008 en raison de sa volonté d’intégrer l’OTAN, volonté qui fait écho à la naissance du conflit ukraino-russe actuel. Ce deuxième conflit s’est étendu à l’Ossétie du Sud et notamment à des provinces indépendantes telle que l’Abkhazie. En 2008, la Russie reconnaît finalement l’indépendance de la Géorgie. L’Ukraine est la troisième concurrente depuis 2014 avec l’annexion de la Crimée, en débutant les hostilités dans la région du Donbass. La dernière concurrente est la Syrie en 2015 lorsque la Russie apporte son aide militaire au gouvernement de *Bachar Al Assad* au cours de la guerre civile syrienne, ayant débuté trois ans auparavant. Enfin, en 2022, la Russie décide de se concentrer à nouveau sur l’Ukraine en lui déclarant la guerre le 24 février 2022. Les désaccords persistants entre la Russie et l’Ukraine ne font qu’accroître la fracture entre les deux blocs que sont les alliances russes d’un côté et les alliances occidentales de l’autre.

Josep Borrell Fontelles, Haut représentant de l’UE pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, s’est exprimé sur la conséquence géopolitique de la crise ukraino-russe et caractérise la situation actuelle de “*multipolarité désordonnée où tout est une arme : l’énergie, les données, les infrastructures, les migrations*”². Une « multipolarité » représentée par la fracture entre la Russie et la Chine d’un côté, les Etats-Unis et l’Europe de l’autre en soutien à l’Ukraine. « Une multipolarité désordonnée » face au silence plus ou moins accentué de certains Etats, tel que la Chine qui n’aide pas pour autant la Russie dans son entreprise. De ce fait, il subsiste un déséquilibre économique entre ces deux grandes puissances qui pourrait se voir atténuer par leur idéologie commune.

¹ CARL VON CLAUSEWITZ “*De la Guerre*”, édition Perrin, paru le 13 mars 2014

² “*Comment la guerre en Ukraine a bouleversé la géopolitique mondiale*”, article GEO modifié le 03 mars 2023

2. Le bouleversement du commerce mondial. – L’invasion de l’Ukraine a eu de lourdes conséquences sur le commerce international à tous les niveaux. L’Ukraine considérée comme le “grenier du monde” et la Russie comme le principal fournisseur d’énergie, les marchandises, les équipages et les navires sont retrouvés nombreux à être bloqués dans les ports ukrainiens et en mer d’Azov. Il est important de souligner que 90% en volume et 80% du commerce mondial transite par la mer. Les conditions de navigation se sont compliquées et certains ports ont été fermés tels qu’Odessa et Marioupol par lesquels transitaient principalement les céréales et les hydrocarbures. En réponse, certains pays ont décidé de fermer leurs accès aux navires russes, notamment le Canada et l’Angleterre. Les navires ont donc dû trouver des alternatives en déchargeant dans d’autres pays tels que la Tunisie, les Pays-Bas et la Turquie. Ces détournements ont eu pour conséquence la modification de la chaîne logistique mondiale, pilier du commerce maritime. Une des conséquences de ces modifications substantielles réside dans la difficulté pour certaines multinationales de poursuivre leurs activités puisque les principales compagnies maritimes (CMA CGM, MSC, Maersk, Hapag Llyod) refusent de maintenir un contact commercial avec la Russie, à l’exception des marchandises médicales ou alimentaires. Ces changements auraient impacté 60% du commerce russe et 30% des flux mondiaux en provenance ou à destination de la Russie³. La libre circulation se trouve aussi être affectée par le manque de fuel, provenant de la Russie, pour la propulsion des navires (entre 40 et 60% des coûts du transport maritime⁴).

Les difficultés en matière de transport terrestre dans la zone ukraino-russe ont provoqué une hausse de la demande en faveur de la navigation alors même que l’offre se raréfie, les autres ports reçoivent bien au-delà de leur capacité et les conditions de transbordement se compliquent, notamment en Chine et à Rotterdam. Les zones à risque se multiplient et la durée des expéditions se rallonge en raison des changements de route, les assureurs se prémunissent donc en augmentant leur prix. L’ensemble de ces difficultés de navigation, de circulation, de logistique, de fermeture et d’encombrement des ports, ont un impact final sur le coût et la disponibilité des produits. Tous les acteurs du commerce maritime mondial sont touchés : les ports, les compagnies maritimes, les multinationales exportatrices et importatrices, les traders de matière premières, les assureurs, les courtiers et les consommateurs.

3. Historique et définition du concept d’assurance. – L’idée d’assurance remonte à 1688 lorsque les marins pariaient entre eux sur la survie de l’équipage parti en expédition. Ils quantifiaient les risques et ont ainsi créé le tout premier marché de l’assurance au *Llyod’s Coffee House* à Londres. Toutefois, le concept même de police d’assurance est né en Italie bien avant le café d’Edward Lloyd’s, issu du terme “polizza” qui signifie une promesse, un engagement dont la

³ J. TASSE “*Guerre Russie-Ukraine : quel impact sur le transport maritime et l’économie bleue ?*”, IRIS, 06 avril 2022

⁴ J. TASSE, op. cit.

plus vieille archive remonte à 1547⁵. La pratique de l'assurance se serait ensuite installée à Londres. Le Royaume-Uni est une puissance maritime de très longue date dotée d'une large zone économique exclusive, une puissance maritime confirmée à l'échelle internationale grâce au Commonwealth. Cette place prépondérante et historique du Royaume-Uni dans le milieu maritime fait du pays et principalement sa capitale, le lieu où se réunissent assureurs, courtiers et traders. L'assurance d'aujourd'hui ne s'est finalement pas tellement éloignée du pari initial entre marins, il s'agit, encore aujourd'hui, d'un pari entre assureurs et assurés sur la probabilité que l'événement se réalise. Par rapport à l'expédition souhaitée et le type marchandise transportée, généralement le courtier va qualifier les différents risques potentiels et calculer leur probabilité de survenance. Ainsi, l'assureur pourra proposer à son client la meilleure couverture possible à un prix adapté. Le rôle du courtier est historique et indispensable en matière d'assurance, il permet de négocier directement avec l'assureur pour le compte de l'assuré la couverture, le prix et la gestion du contrat d'assurance.

Les sources légales et conventionnelles de l'assurance maritime divergent selon le droit français et le droit anglais. Les assureurs londoniens n'ont utilisé dans un premier temps que le "*Lloyd's Shipping Goods Form*" (disparu aujourd'hui), puis dans un second temps le *Marine Insurance Act* de 1906 qui ont eu une influence sur le commerce maritime mondial. Aujourd'hui ils utilisent les "*Institute Cargo Clause*" de 2009. Les assureurs français ont fait application de l'*Ordonnance sur la marine* de 1681 écrite par Colbert, source éminente du commerce maritime applicable aussi en matière d'assurance⁶, aujourd'hui en partie codifiée dans le code des Assurances, Livre premier. Se sont développées par la suite, des polices types élaborées en 2009 "FAP Sauf" et "Tous Risques", sous réserve de l'application du code des Assurances. Ces polices permettent d'assurer un risque ordinaire sur les marchandises.

4. Historique du risque de guerre, de l'ordinaire à l'extraordinaire. – Il existe aussi en droit français et en droit anglais des polices spéciales extraordinaires, le risque de guerre ("*War Risk Insurance*"). A ce titre le Royaume-Uni fait application des polices "*Institute War and Strike Cargo Clauses*" élaborées en 2009. Initialement le risque de guerre, en droit anglais, était inclus dans le "*Shipping Goods Form*" à la demande de l'assuré, toutefois pour des raisons d'incertitude et de paiement des primes, les assureurs londoniens ont suggéré au comité des Llyod's de séparer les risques de guerre dans une police spécifique. Cette suggestion a notamment mené à la naissance de la "*Free of Capture and Seizure Clause*" (F.C & S. clause). La France, quant à elle, bénéficie aussi de deux conventions spéciales : "*Waterborne*" et "Garantie étendue", élaborées en 2018 contre le risque de guerre, terrorisme et grève. Initialement, le droit français n'opérait pas non plus

⁵ C. VICENTE, "*War Risk Insurance*", Law review Neptunius, vol 1.4, 1995

⁶ F. TURGNE, "Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie" JurisClasseur, LexisNexis, 17 juin 2014

de distinction légale ou conventionnelle entre les risques ordinaires et extra ordinaires⁷ avant la loi du 3 juillet 1967. Cette séparation s'est faite progressivement, dans un premier temps en 1917 lorsque l'Etat admet être impliqué avec les assureurs dans le paiement des sinistres. Puis dans un second temps en 1946, lorsque la garantie de l'Etat est accompagnée de caisses centrales de réassurance (CCR). Les différentes formes que peut revêtir le risque exceptionnel ont conduit à ce détachement du risque ordinaire à travers les années et à un élargissement de la notion.

5. Les spécificités du “risque spécial”. – Le droit français et le droit anglais se rejoignent sur la notion du risque de guerre, en revanche ils divergent sur la classification interne des différents risques couverts par cette police spéciale. Ces divergences seront détaillées ultérieurement. La spécificité du risque de guerre est qu'il n'existe aucune définition de la notion, ni dans les sources légales, ni dans les sources conventionnelles. Le risque résulte d'un fait de l'homme se rattachant à un conflit externe entre puissances étatiques ou internes. Le risque de guerre se scinde en deux catégories : dans un premier temps les risques de guerre au sens propre caractérisés par “tout fait qui se rattache étroitement aux opérations militaires en général ou mieux à une opération de guerre déterminée”⁸. Cette catégorie englobe notamment les mines sous-marines. Dans un second temps, les risques de guerre assimilés “qui ne sont pas nécessairement liés à la guerre et peuvent provenir aussi bien d'événements ou de mesures politiques, mais qui sont cependant étrangers eux-mêmes aux risques maritimes”⁹. Les risques assimilés englobent les actes de piraterie, les grèves, les émeutes, les détentions, les captures.

Quoiqu'il en soit, en droit français, pour que le risque extraordinaire existe, l'assuré doit s'être prémuni contre le risque ordinaire. Cette règle française constitue la première divergence avec le droit anglais, qui, au contraire, accorde plus de liberté à l'assuré et lui permet de se prémunir contre le risque de guerre indépendamment du risque ordinaire.

6. Encadrement du Risque de Guerre. – Le GAREX, Groupement d'Assurances de Risques Exceptionnels, est l'entité française chargée de la souscription d'une police risque de guerre depuis 1980. Différents assureurs constituent le GAREX : CCR Ré, Generali, AXA, Mitsui, Mapfre, Allianz, Helvetia, Scor, SMA. La fonction du GAREX est de souscrire des assurances RG au nom de ses assureurs membres. Il est aujourd'hui l'entité la plus reconnue dans ce domaine, présent à l'échelle internationale, il adapte ses polices au marché anglais. Parmi les services du GAREX, celui-ci propose de la réassurance. A ce titre, il détient des participations chez *Hellenic War pool*, *Den Norske Forsikring*, *Japanese War pool*, *AWRIS* ainsi qu'au *Combined Group of War Risks Associations*¹⁰.

⁷ Article 350, code de commerce 1907

⁸ Cour de cassation, Civ 1ère 24 et 25 juillet 1945

⁹ R. RODIERE, Assurances maritimes, édition Dalloz, Paris 1983, p.316

¹⁰ Site officiel du GAREX : <https://www.garex.fr/index.php?page=activite>

Le GAREX n'a pas pour seule activité des services assurantiels, il recense aussi quotidiennement les informations essentielles sur les zones à risque, tout ce qui touche de près ou de loin le risque de guerre et maintient informé ses partenaires assureurs et courtiers.

Le Royaume-Uni dispose aussi d'une entité spécialisée dans le risque de guerre depuis 1913, la "*UK Mutual War Risks Association*"¹¹. A la différence du GAREX, l'association anglaise n'est pas un regroupement d'assureurs mais une entité dirigée par des propriétaires de navires ayant souscrit une assurance privée. Ils ont non seulement, la possibilité de souscrire une couverture via l'entité associative qui les couvrira en cas de sinistres exceptionnels mais également l'opportunité d'exercer une requête ("*discretionary claim*") devant la commission en cas de sinistre qui ne rassemblerait pas toutes les exigences prévues pour être couvert. Cette opportunité reste néanmoins accordée à la discrétion de l'association. Les clauses prévues dans la police sont déterminées et adaptées aux besoins de la communauté maritime par les membres de l'association. A ce titre les membres bénéficient de tarifs préférentiels et un maintien dans les normes européennes évolutives. La "*Mutual War Risks Association*" n'est pas la seule entité de référence sur le marché anglais.

La "*Lloyd's Market Association*" (LMA), dont tous les agents certifiés *Lloyd's* sont membres, constitue également une entité de référence. Elle a pour objectif de fournir des polices pré rédigées, de synthétiser l'opinion du marché afin de fournir les meilleures couvertures et communiquer les actualités sur les zones à risque. A ce titre, la LMA se compose de deux sous entités spécialisées, le "*Joint War Committee*" (JWC) et le "*Joint Cargo Committee*" (JCC). Ces deux organes se composent à la fois de représentants des souscripteurs anglais et de représentants des intérêts cargaisons. Le JCC étant un organe spécialisé pour les marchandises transportées. Bien que l'ensemble de ces organes français et anglais soient connus à l'échelle mondiale, certaines organisations internationales apportent aussi leur point de vue sur le risque de guerre, notamment l'OCDE, le CESAM (composé d'assureurs français et étrangers depuis 1988) et la BIMCO. Ces trois organes publient des circulaires, rédigent des clauses types¹², fournissent un réseau d'experts et maintiennent la communauté maritime en alerte sur les événements actuels. Leurs travaux sont ensuite réutilisés, relayés, précisés par les organes nationaux mentionnés.

7. La nécessité de s'assurer aujourd'hui. – Alors même que l'assurance risque de guerre pour une guerre déterminée s'était raréfiée, la crise ukraino russe nous rappelle qu'elle n'est pas pour autant obsolète, même au XXI^e siècle. Les opérateurs du commerce maritime se retrouvent face à une situation d'urgence dans laquelle ils ont un besoin important de garanties financières, notamment pour les risques qui découlent de cette guerre. Face à cette demande accrue, les assureurs par le biais de leur courtier vont tenter de trouver la meilleure couverture adaptée aux

¹¹ Site officiel de la UK War Risk Association : <https://www.ukwarrisks.com/>

¹² Par exemple, la "*War Risk Clause*" de la BIMCO

besoins de chaque assuré et au meilleur prix. D'une part, le marché de l'assurance se trouve dans la difficulté de raviver la police délicate du risque de guerre et dans l'urgence de trouver des solutions adaptées pour les opérateurs économiques ayant leur activité principale en Mer d'Azov et en Mer Noire pour le transport de grain et d'hydrocarbures. D'autre part, le portefeuille clients des assureurs et des courtiers se retrouvent challengés. Le besoin de s'assurer devient impératif pour ces opérateurs exerçant leur activité dans les zones à risques, autant pour les chargeurs, exportateurs, importateurs qui supportent un risque pour leurs cargaisons, que pour les armateurs propriétaires de navires qui supportent un risque de dommages aux corps et machines du navire.

8. Problématiques. – Ainsi, les difficultés logistiques d'acheminement, d'approvisionnement et de transbordement en raison de la guerre imposent aux assureurs d'anticiper les risques, de trouver des solutions sans précédent (notamment pour les changements de trajectoire). Toutes ces exigences imposées par le contexte actuel amènent les assureurs à envisager de restreindre certaines garanties jugées trop coûteuses, à clarifier les clauses existantes, voire à réduire leur champ d'application. Le rôle du courtier est ici fondamental, en assurant une couverture la plus large possible dans l'intérêt de son client.

Parallèlement, le marché de l'assurance est soumis au respect des sanctions internationales édictées dans le cadre de la crise. L'objet de ce mémoire sera d'éclairer les enjeux auxquels est soumis le marché de l'assurance face à la crise ukraino-russe, comment sont-ils appréhendés dans les polices risques de guerre, quelles solutions sont proposées et quelles évolutions peuvent être envisagées. L'ensemble, dans une logique de droit comparé français et anglais. Dans ce contexte, deux problématiques sont envisagées :

- ❖ Dans quelle mesure les polices françaises et anglaises sont-elles adaptées à la situation actuelle et permettent-elles de faire face à cette situation inédite ?
- ❖ Quelles évolutions et solutions sur les marchés risques de guerre français et anglais sont envisagées pour faire face au conflit ?

9. Annonce de plan. – Afin de démontrer au mieux quels sont les enjeux et comment les appréhender, le mémoire se divisera en deux parties. La première sera dédiée à un état des lieux des polices risques de guerre cargo françaises et anglaises, un état des zones à risques par le biais d'une cartographie, une classification des risques qui diffère selon qu'il s'agit d'une police française ou anglaise. Cette première analyse permettra de comparer la police française à la police anglaise et de déterminer leur capacité à faire face à la crise actuelle. La seconde partie démontrera la nécessaire adaptation du commerce maritime à la crise par le biais d'une analyse du bouleversement des flux commerciaux ayant entraîné l'émergence de nouveaux risques, des solutions proposées par le marché de l'assurance et les conséquences financières qui en découlent. Un point de vigilance sera accordé aux sanctions internationales dirigées contre la Russie et l'ensemble des processus de

conformité mis en place pour assurer la sécurité des flux financiers et par conséquent des flux de marchandises.

Ainsi, les parties s'intitulent "une couverture des risques élargie au sein des polices facultés françaises et anglaises" (I), et "la nécessaire adaptation du commerce maritime à la crise ukrainienne" (II).

PARTIE I / UNE COUVERTURE DE RISQUES ÉLARGIE AU SEIN DES POLICES FACULTÉS FRANÇAISES ET ANGLAISES

Tel qu'énoncé dans l'introduction, la première partie sera consacrée aux facteurs à prendre en compte dans l'élaboration de la police spéciale (Titre 1) et au champ d'application territorial de la police pouvant faire l'objet d'aménagements (Titre 2).

TITRE 1 : les facteurs à prendre en compte dans l'élaboration de la police spéciale

Le Titre premier débutera par une analyse des critères à prendre en compte en amont de la police risques de guerre tels que l'indice de dangerosité et l'intérêt assurable (chapitre 1) ; puis détaillera les différentes notions que le risque de guerre prend en compte en apportant une classification au regard des marchés français et anglais (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : INDICE DE DANGÉROSITÉ ET INTÉRÊT ASSURABLE

Les deux critères énoncés dans le titre du présent chapitre impliquent d'établir une cartographie actuelle des risques et de détailler le mécanisme de tarification de la police spéciale (section 1). Néanmoins, la contractualisation d'une police spéciale n'est pertinente que si elle garantit un "intérêt assurable" sur une marchandise (section 2).

Section 1 : Cartographie des risques

10. Système de notation des zones à l'échelle mondiale. – Afin de guider les opérateurs économiques dans leur activités commerciales, l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), le CESAM (Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports) et le JWC/JCC (*Joint War/Cargo Committee*) ont pris la main avec la mise en place d'un système de notation du risque par pays à l'échelle internationale. Le système de notation des zones à risque permet de rendre compte de la situation politique, financière et économique locale. La notation opérée par l'OCDE en sus de faire état des zones de guerre, émeutes, troubles politiques, éclaire aussi les opérateurs sur les contrôles stricts opérés et les interdictions imposées dans certains pays tels que les contrôles de flux de capitaux ou le refus de convertir la devise locale en certaines devises étrangères¹³. La notation appliquée par l'OCDE s'étend de 1 à 7. La technique de notation permet à la communauté maritime d'anticiper les risques et permet surtout aux assureurs/courtiers d'adapter la police risque de guerre en fonction des zones traversées par les marchandises transportées.

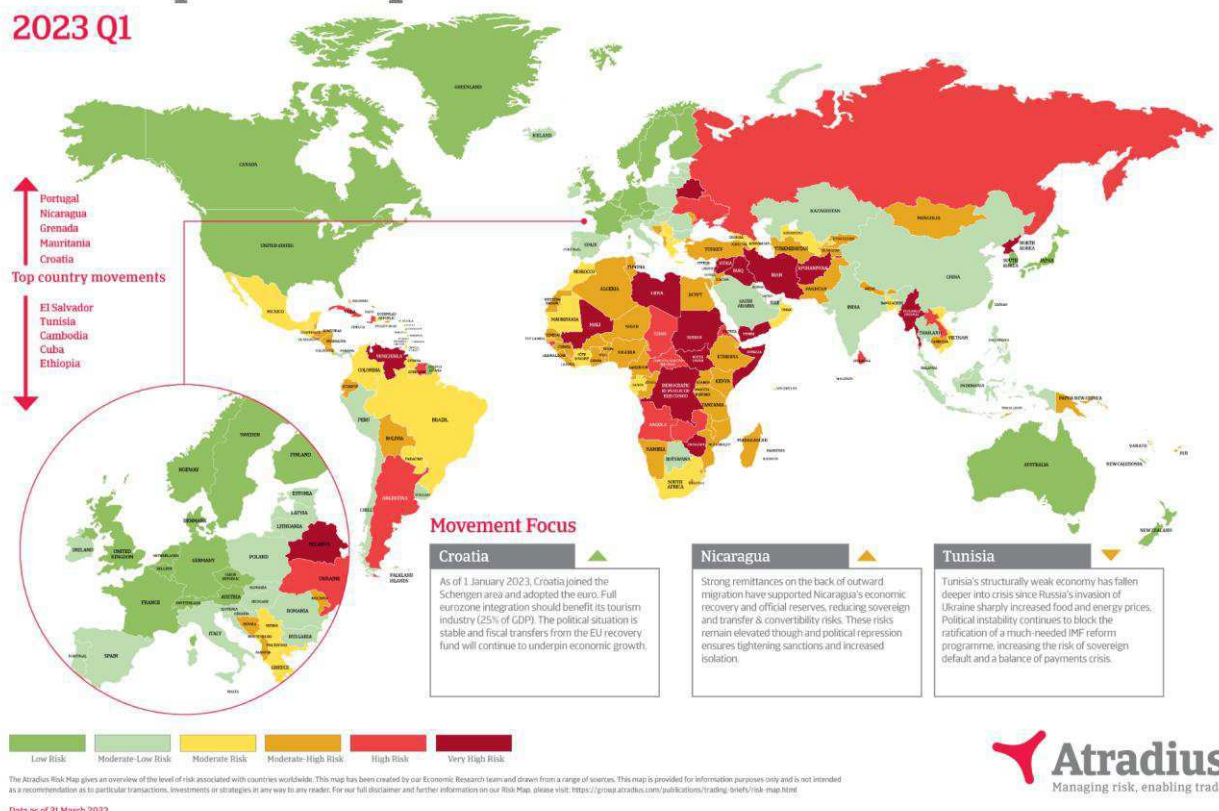
S'agissant du CESAM, référence des assureurs français, la notation s'étend de 1 à 8 allant du plus faible degré de dangerosité au plus élevé. Tandis que le JCC, référence des assureurs anglais, établit

¹³ "Classification des risques pays", OCDE, OCDE.org

régulièrement une “JCC List”¹⁴ dont les notes s’étendent de 0 à 10, la spécificité du marché anglais est qu’il attribue aussi une note à des zones maritimes. La note attribuée concerne “l’ensemble des territoires sous souveraineté” étatique¹⁵. Ci-dessous, une cartographie des risques selon les zones, établie par le groupe d’assurance-crédit Atradius le 31 mars 2023. Le risque est principalement localisé sur l’Afrique, l’Amérique du Sud, le Moyen-Orient et la Russie. Ainsi, se dessine une diagonale du risque allant du Sud de l’Argentine au Nord-Est de la Russie. Une analyse conjointe des constats faits par l’OCDE, le CESAM et le JCC conclut la chose suivante en zone européenne : les zones les plus dangereuses sont la Mer d’Azov, la Mer Noire, les eaux intérieures russes et ukrainiennes, la Crimée et la Biélorussie.

Country Risk Map

2023 Q1



11. Des critères de notation divergents. – Derrière ce système de notation se cache les critères d’application permettant la classification des risques. Les critères diffèrent selon l’organe d’émission de la liste bien que les conclusions soient quasi identiques. L’analyse de l’OCDE s’effectue en deux temps : le premier critère d’évaluation s’appuie sur “le modèle d’évaluation des risques pays” (MERP) qui quantifie le risque crédit d’un pays. Cet indicateur consiste à évaluer la situation économique et financière du pays ainsi que de recueillir l’expérience des membres de l’OCDE sur leur facilité de paiement dans les zones concernées. Le second critère d’évaluation

¹⁴ JCC Cargo watchlist modifiée le 14 juin 2023 : <https://watchlists.ibsmarket.com/watchlists-viewer>

¹⁵ CESAM note explicative - site RG, Paris, 18 février 2022

repose sur une évaluation qualitative des résultats du MERP. Ce second critère n'est pas indépendant, sa présence n'est justifiée que par la nécessité de préciser, au besoin, le premier. La méthode suivie par le CESAM est différente et repose sur des critères moins financiers que l'OCDE. L'évaluation du CESAM porte sur le calcul d'un ratio de sinistres déclarés survenus sur les territoires concernés par l'étude. Sont ainsi pris en compte tous les événements tels que les guerres (civiles, militaires), émeutes, grèves, blocages, terrorisme, piraterie, captures, saisies, à l'origine de dommages survenus aux marchandises. Parallèlement à ce critère objectif, le CESAM prend aussi en compte des éléments plus subjectifs tels que le taux de corruption, la fiabilité des autorités, l'accès aux infrastructures portuaires, les mouvements criminels connus¹⁶. La proximité avec une zone ayant un indice de dangerosité élevé influence aussi la note de la zone étudiée. A ces évaluations s'ajoutent les sanctions internationales auxquelles les opérateurs du commerce maritime doivent prêter attention. S'agissant de l'utilisation de la *Watchlist* établie par le JCC, les critères de notation sont similaires à ceux du CESAM et l'organisme décline toute responsabilité en cas d'omission¹⁷.

12. Zoom sur l'assurance RG en zone ukraino-russe. – Tel qu'évoqué en introduction de ce mémoire, la tension ukraino-russe n'est pas nouvelle et la crise qui en résulte aujourd'hui n'est que la cristallisation des conflits précédemment évoqués et notamment l'annexion de la Crimée en 2014 et les conflits en Ossétie du Sud (actuelle Géorgie). L'invasion de l'Ukraine a marqué la réapparition d'une guerre en tant que telle et donc un chamboulement au niveau des routes et accès maritimes vers la Mer du Nord et la Mer d'Azov. Aujourd'hui, les routes empruntées par les compagnies maritimes sont très souvent exposées au risque de guerre, les opérateurs du commerce maritime s'assurent donc contre ce type de risque notamment lorsqu'un crédit documentaire est en jeu et que les banques exigent une couverture RG.

En zone ukraino-russe, le principe en matière d'assurance RG est l'exclusion, en raison de la guerre pour le territoire ukrainien et des sanctions internationales pour le territoire russe. Toutefois des dérogations sont envisageables pour les "*grain corridors*" et autres couloirs dérogatoires en Ukraine (détaillés ultérieurement). La garantie risques de guerre ne pourra porter que sur certains produits et uniquement sur du "*Waterborne*" c'est-à-dire à compter du chargement de la marchandise à bord du navire (pas de couverture à terre en Ukraine). Les flux autorisés portent uniquement sur les exportations de céréales dans le cadre de l'accord céréalier conclu avec la Russie le 22 juillet 2022 pour poursuivre le transit des céréales (maïs, blé, graines, huile tournesol, soja) par la Mer Noire. Cet accord est crucial pour la sécurité alimentaire mondiale, l'Ukraine étant le "grenier du monde". En contrepartie de cet accord, la Russie a obtenu un libre passage de ses marchandises malgré les sanctions internationales. En novembre 2022, l'accord a été renouvelé pour 120 jours, puis de 60 jours en mars dernier 2023. Au mois de mai 2023, l'accord a été

¹⁶ CESAM note explicative - site RG, Paris, 18 février 2022, Op. Cit

¹⁷ https://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/GCWL/Global_Cargo_Watch_List.aspx

prolongé de deux mois supplémentaires grâce à l'intermédiaire turque qui a assuré un rôle de médiateur dans le cadre de ce renouvellement. En dehors de cet accord, aucun flux n'est autorisé et les assureurs ne feront pas d'exception. A ce jour, la Russie n'a pas renouvelé l'accord céréalier et toutes les expéditions de céréales semblent suspendues. Du côté de la Russie, des dérogations sont possibles pour un seul terminal portuaire, cependant l'Etat russe ne doit être impliqué dans aucune expédition et il doit s'agir de multinationale étrangère établie en Russie (dans ce cadre, des contrôles de conformité sont effectués).

13. Tarification du risque de guerre. – Pour la tarification des couvertures, les assureurs se réfèrent aux listes de notation établies par les organes nationaux évoqués précédemment. Sur le marché français, le GAREX est l'organe délivrant les taux de prime et les éventuelles surprimes applicables ; tandis que sur le marché anglais il s'agit du JCC. La police spéciale française, modifiée en 2018, en son article 9 évoque que “la garantie est soumise à l'accord préalable de l'assureur, sauf dispositions contraires dans les Conditions particulières, et à une éventuelle surprime en cas de transport depuis ou à destination d'une zone géographique faisant l'objet d'une cotation au cas par cas”. Il résulte de cet article que les assureurs peuvent prévoir une surprime payée par l'assuré si la cargaison transite dans des zones à risques. Sur le marché français les zones 7 et 8 ne bénéficient pas d'une garantie automatique et sont régies par un taux de prime “au cas par cas” tandis que les zones 1 à 6 ont une couverture RG acquise automatiquement. L'équivalent sur le marché anglais se retrouve pour les zones “*severe*”, “*very high*” et “*extreme*” pour lesquelles la garantie RG n'est pas acquise automatiquement.

A la différence du marché français, la tarification anglaise est indépendante. Pour ces zones particulièrement “à risque”, la police spéciale prévoit un taux de prime applicable pour 48h et une modification, résiliation possible dans ce délai. La fixation du taux de prime peut se faire de deux manières en France, via le GAREX en fonction de sa notation des zones ou bien via l'assurance risque ordinaire de l'assuré qui s'ajuste sur la cotation estimée par le GAREX. En droit français, le législateur est venu régir en partie l'application de la surprime. L'article L.172-3 du code des Assurances dispose que “si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue. Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue”. S'agissant de la résiliation de la police spéciale, l'article 9.3 de la convention française permet à l'assureur et à l'assuré de résilier dans un délai de 48h par lettre recommandée avec accusé réception ou cinq jours après envoi si la notification n'a pas été réceptionnée par le destinataire. La police anglaise admet cela sous un délai de sept jours¹⁸.

L'indice de dangerosité représenté par le système de notation des zones n'est pas le seul

¹⁸ Clause additionnelle “Institute War cancellation Clause Cargo”.

critère dans l'élaboration de la police spéciale. D'autres conditions s'ajoutent à cet indice, notamment celles relatives à l'intérêt assurable.

Section 2 : La mise en place de la garantie spéciale : intérêt assurable

14. Définitions de la notion. – L'intérêt assurable est l'une des notions pour laquelle le droit anglais et le droit français ne sont pas raccord. Le droit anglais a plutôt une vision restrictive de la notion, tandis que le droit français est plutôt libéral. En *Common Law*, en l'absence de précision légale, la jurisprudence a pris les devants et défini la notion dans la décision "*Lucena v. Craufurd*" rendu par la Chambre des Lords en 1806. L'intérêt assurable est défini comme un droit de propriété qui peut être altéré par un événement imprévu¹⁹. Cette définition ayant fait l'objet de nombreuses controverses, le *Marine Insurance Act* codifié en 1906 est venu suspendre les débats et donner une définition claire de l'intérêt assurable²⁰ :

- "toute personne intéressée dans une expédition maritime est réputée avoir un intérêt assurable".
- "une personne est intéressée dans une aventure maritime si elle a une relation légale ou équitable avec l'expédition ou avec n'importe quelle propriété à bord, de telle sorte qu'elle bénéficie de la bonne arrivée de la propriété assurable ou qu'elle subisse un préjudice par sa perte, par sa destruction ou par sa détention ou qu'elle soit susceptible d'être responsable d'une telle perte, d'une telle destruction ou d'une telle détention".

Sur le marché français, la notion a été défini par René Rodière et Jean Calais-Auloy dans leur ouvrage²¹ *Assurances maritimes et ventes maritimes*, comme étant "un droit acquis ou en puissance, ayant une expression pécuniaire et pour support un bien qui a supplanté ce bien". Le législateur est venu compléter la notion dans une loi du 13 juillet 1930 dans laquelle il reconnaît que "l'assuré peut avoir un intérêt non reconnu juridiquement, direct ou indirect, pour être titulaire d'un intérêt assurable"²². En somme, le droit français a une définition beaucoup plus axée sur le profil économique de l'assuré. "L'assuré doit avoir un intérêt économique à la conservation

¹⁹ "*Lucena v Craufurd and Others*", Lords Chamber, 1806 "*a right in the property, or a right derivable out of some contract about the property, which in either case may be lost upon some contingency affecting the possession or enjoyment of the party.*" – Mayinza Banthoud. "Les limites de l'intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes". Droit. 2011

²⁰ *Marine Insurance Act* 1906, section 5, – Mayinza Banthoud, op.cit.

²¹ René Rodière et Jean Calais-Auloy *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983, §101 p.117

²² Mayinza Banthoud. *Les limites de l'intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes*. Droit. 2011, p.

de la chose assurée”²³.

15. Élément essentiel du contrat d’assurance. – Le droit anglais et le droit français s’accordent pour dire que l’intérêt assurable est une condition de validité du contrat d’assurance. Sans cet intérêt, le contrat d’assurance peut être déclaré nul. Avec l’apparition des incoterms et leur dernière évolution en 2020, le souscripteur de l’assurance n’est pas toujours le bénéficiaire de l’indemnité assurantielle. C’est pourquoi, la conception de l’intérêt assurable reste large et se cantonne à un intérêt économique sur la marchandise. Par conséquent, la seule preuve à rapporter est celle d’un préjudice économique²⁴. Dans ce cas, le souscripteur peut demander le bénéfice de l’assurance pour le compte de son client qui dispose, lui, de l’intérêt économique sur la marchandise transportée. L’intérêt assurable permet d’éviter la fraude à l’assurance.

16. L’absence d’intérêt assurable. – Comme évoqué précédemment, l’absence d’intérêt assurable entraîne la nullité du contrat d’assurance. Cette sanction est évoquée dans le *Marine Insurance Act*, complétée par une sanction pénale allant jusqu’à la prison (sanction qui n’a jamais été appliquée)²⁵. En droit français, la question ne s’est pas encore posée mais il semblerait que le juge puisse requalifier le contrat en jeu ou pari ou bien déclarer la nullité du contrat. Le pari ou le jeu ne sont pas assurables, il en résulte que le contrat est dépourvu de jouissance et donc nul. Un point de vigilance doit être fait sur la notion de caducité du contrat. La nullité du contrat possède un effet rétroactif, or si le vendeur dispose de l’intérêt assurable au départ puis le transmet à l’acheteur en cours d’acheminement de la marchandise, le vendeur perd son intérêt assurable au profit de l’acheteur. La sanction qui interviendra pour défaut d’intérêt assurable n’est pas la nullité mais la caducité car l’intérêt assurable s’est perdu en cours de contrat et non avant même de conclure ledit contrat.

17. Application au transport maritime. – Le droit anglais n’exige pas que l’assuré ait un intérêt assurable au moment de la souscription du contrat d’assurance mais à la survenance du sinistre. L’article 8.1 de l’*“Institute War Cargo Clauses”* le démontre et dispose que l’assuré ne peut percevoir une indemnité d’assurance que s’il est titulaire d’un intérêt assurable à la survenance du dommage²⁶. La police risque de guerre française du 1^{er} juillet 2018 ne mentionne pas d’intérêt assurable pour bénéficier de l’indemnité d’assurance mais s’appuie sur la police risques ordinaires qui elle le mentionne indirectement en son article 27 : “nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s’il ne justifie avoir subi un préjudice”²⁷. En effet, l’article

²³ op. cit.

²⁴ Cass. Civ. 2^{ème}, 10 février 2011, *Lafarge*, n° 10-30.435, Inédit

²⁵ Mayinza Banthoud. Les limites de l’intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes. Droit. 2011, p. 29

²⁶ “*Institute War clauses cargo*”, 01 janvier 2009, clause 8.1 : “*in order to recover under this insurance, the Assured must have an insurable interest in the subject matter insured at the time of the loss*”.

²⁷ Police française d’assurance maritime sur facultés, Tous risques, chapitre V, 2., article 27

premier de la convention RG prévoit qu'elle n'a d'effet que si elle complète un contrat d'assurance contre les risques ordinaires ; contrairement au droit anglais qui permet la souscription d'une police RG indépendamment d'une police ordinaire.

Pour conclure ce chapitre, selon que nous sommes en présence d'assureurs anglais ou français, la souscription d'une police extraordinaire implique ou non d'avoir conclu en amont une police contre les risques ordinaires. Les assureurs doivent s'adapter aux différentes notations des zones et aux taux calculés par les organes référents. Le contrôle des flux en zone ukraino-russe, du type de marchandises et l'absence de garantie à terre en Ukraine rendent le commerce difficile. A ces conditions s'ajoutent la nécessité d'être en présence d'un intérêt assurable sur lequel le contrat d'assurance RG repose et dont la finalité est d'indemniser la partie lésée, titulaire de cet intérêt. Afin de déterminer le contenu de la police et les risques couverts, il est nécessaire d'établir une classification des risques de guerre et assimilés et d'y inclure la position de la crise ukraino-russe. Le droit français et le droit anglais analysent différemment les risques. A ce titre, le prochain chapitre, à-travers une description de chaque notion, fera également une étude comparative des deux systèmes juridiques.

CHAPITRE 2 : CLASSIFICATION DES RISQUES COUVERTS

La compréhension de la police spéciale risque de guerre nécessite un détail de son contenu, une classification des risques. L'analyse préalable de l'ensemble des risques permet de les distinguer en deux catégories : le risque de guerre au sens propre (section 1) qui implique un dommage provoqué directement par un acte de guerre actuel ou antérieur ; des risques politiques et sociaux que la pratique nomme également "risques assimilés" (section 2). Cette deuxième catégorie fera davantage référence aux revendications pour des motifs religieux, politiques et sociaux. Au fur et à mesure de l'analyse, nous verrons également que certains risques sont difficilement "classables" dans le risque de guerre et ceux-ci feront l'objet d'une section 3. La répartition tripartite des risques permettra de mieux cerner les nuances entre marché français et marché anglais.

Section 1 : Risques de guerre au sens propre

18. Cadre légal. – Le risque de guerre n'est pas inconnu du code des Assurances français. Ce dernier mentionne ce type de risque dans deux articles principaux : l'article 121-8 (version en vigueur depuis 1976) et 172-16 (version en vigueur depuis 2011). Ces articles posent le principe selon lequel les assureurs ne répondent pas du risque de guerre et ses risques assimilés, sauf convention contraire. Les risques énumérés par les articles sont, entre autres, la "guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, la piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques, émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de

lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme, sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation". Sur le marché anglais, le *Marine Insurance Act* de 1906 prévoit en son article 3 une couverture pour les "risques maritimes" sans qu'il soit fait mention du risque de guerre²⁸. Le "*Marine Insurance Act*" faisait mention du "*SG Form*" précédemment évoqué pour se prémunir du risque de guerre sans pour autant parler de guerre en tant que telle. Aujourd'hui, le risque de guerre est régi par des conventions spéciales autant sur le marché français que sur le marché anglais. L'objet de ces polices est de couvrir conventionnellement les risques exclus ou bien non mentionnés dans la loi. S'agissant des polices spéciales françaises, la garantie "*Waterborne*" et la "Garantie étendue" couvrent en ses termes exacts les dommages exclus par le législateur français. S'agissant du risque de guerre à proprement parler, la police comprend la guerre civile, étrangère, les explosions de torpilles, de mines, autres engins de guerre, les captures, prises, saisies, arrêts et contraintes²⁹. Le marché anglais différencie aussi les risques en plusieurs catégories et en matière de guerre, au sens propre, les polices couvrent la guerre civile, la révolution, la rébellion, l'insurrection, les mines, torpilles, bombes, armes de guerre, capture saisie, arrestation, restriction et détention³⁰.

19. Guerre et guerre civile. – Le risque de guerre fait avant tout référence à la guerre au sens propre. Elle n'est volontairement pas définie dans les conventions spéciales de façon à ce que la notion puisse être appréciée *in concreto* par les tribunaux. Toutefois, les polices semblent s'inspirer de définitions anciennes délivrées par des auteurs tels que Cicéron et Grotius. Selon Cicéron, il s'agit d'une "affirmation par la force" et selon Grotius il s'agit des "forces en compétition". Les auteurs de l' "*Institute Clauses Handbook*" définissent aussi la guerre comme "l'emploi de la force entre Etats"³¹. La démonstration de force est présente dans chacune des définitions, elle se traduit par des combats armés et donc le recours à des armes et autres engins de guerre. Cette manifestation de la force est traduite dans les polices spéciales françaises et anglaises, ainsi sont assurés les risques émanant des armes de guerre ("*Weapons of war*"), les mines ("*mines*"), les bombes ("*bombs*"), les torpilles ("*torpedoes*") et autres engins de guerre. Ces armes peuvent être employées autant dans le cadre d'une guerre militaire entre Etats que dans le cadre d'une guerre civile. C'est pourquoi les couvertures française et anglaise garantissent également les risques issus d'une guerre civile ("*civil war*"). A ce propos, la jurisprudence anglaise a donné une définition de la guerre civile dans la décision "*Curtis and Sons v. Matthew*" en 1982 : "le risque de guerre, au

²⁸ Marine Insurance Act, 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7 : "*Maritime perils*" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

²⁹ Article 2 "Risques couverts", polices *Waterborne* et Garantie Étendue, 1er juillet 2018.

³⁰ Clause 1 "*Risks Covered*", *Institute strikes Clause and Institute War Clause*, 1er juillet 2009

³¹ C. VICENTE, War Risk Insurance, Law review Neptunius, 1995, Chapter 1, Risks covered, p. 3 : "*war involves the employment of force between States*"

sens de la police, comprend la guerre entre ressortissants d'un même pays"³².

20. Engins de guerre. – La notion est quasiment identique en droit français et en droit anglais à l'exception d'une caractéristique qui n'est pas mentionnée dans les polices françaises bien que celle-ci semble être incluse implicitement. L'article 2 de la police spéciale française dispose que sont couverts les dommages résultant d' "explosion de torpilles, mines, et/ou autres engins de guerre". Une fois encore, la rédaction du texte est volontairement large et les termes "autres engins de guerre" permettent d'inclure à la fois les armes actuelles mais également les futures armes de guerre. Cette rédaction permet aussi aux juges d'apprécier *in concreto* les critères permettant de caractériser une arme d' "arme de guerre".

A la différence du marché anglais, le texte français ne comprend aucune mention quant au caractère abandonné de l'arme. En effet, la police anglaise est rédigée comme telle : "*derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war*"³³. Les armes mentionnées sont identiques à celles identifiées dans la police française. L'innovation de la police anglaise réside en son terme "derelict" signifiant "à l'abandon, délabré, délaissé". Ce terme n'existait pas dans les formulaires risque de guerre précédents les "*Institute*" de 2009. Son insertion au sein des polices anglaises actuelles est la conséquence de l'affaire "*Costain-Blankevoort (U.K) Dredging Co. Ltd v Davenport (The Nassau Bay)*" datant du 15 novembre 1978³⁴. Lors d'une opération d'approfondissement d'un port de pêche situé dans la Manche, la drague a aspiré des mines datant de la Seconde Guerre Mondiale. Le navire a explosé et un débat est né sur la question de savoir s'il le dommage peut être indemnisé au titre du risque de guerre alors même que l'incident s'est produit en temps de paix. La Chancellerie ("*Chancery Division*") a conclu qu'il ne s'agissait pas d'un risque de guerre au motif que le déversement de munitions pour épuiser les stocks issus de la guerre n'était pas une opération de guerre mais une simple destruction des stocks en mer. Cette décision a fait l'objet de nombreuses critiques, désormais les armes de guerre abandonnées sont incluses également dans la couverture des risques au titre du risque de guerre anglais.

Tel qu'évoqué précédemment, cette mention du caractère abandonné de l'engin de guerre n'est pas incluse au sein des polices françaises, ni la distinction "temps de paix" ou "temps de guerre" lors de la survenance du dommage. Deux hypothèses sont envisageables : le rédacteur de la police n'a pas souhaité inclure ces distinctions, par conséquent il n'y a pas lieu de distinguer ce que la loi ne distingue pas ("*Ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus*"). Inversement, le rédacteur a implicitement inclus les distinctions au sein de la police et laisse aux juges le soin d'interpréter la clause en cas de litige. Le doyen Chauveau s'est exprimé sur le sujet en apportant sa propre

³² C. VICENTE, op. cit.: "*that the meaning of "war risk", for the purposes of the policy, includes war between nationals of the same country*".

³³ Clause 1, "*Institute War Clauses (Cargo)*", 1 janvier 2009

³⁴ C. VICENTE, *War Risk Insurance, Law review Neptunius, 1995, Chapter 1, IX, p. 12*

interprétation en 1971 par laquelle il affirme que “les risques provoqués par ces engins sont susceptibles de se prolonger après la fin d’une guerre et en temps de paix”, argument soutenu par la thèse d’Eric Konan³⁵.

21. Capture, prise et saisie. – Ces risques sont pris en compte à la fois par les conventions spéciales anglaises et françaises, cependant leur mise en œuvre est différente. La prise en compte de ces risques permet de garantir “toutes les mesures coercitives qui peuvent être exercées sur les navires ou les marchandises transportées”³⁶. En droit français, la “capture” et la “prise” sont similaires. Elles se définissent par “la saisie d’une cargaison de nations ennemies sur ordre d’un gouvernement”³⁷. Ces deux notions ne se confondent pas avec la “saisie” qui se définit comme “la mainmise sur la cargaison émanant d’une autorité publique nationale ou étrangère, belligérante ou neutre. Elle n’emporte pas propriété de la cargaison”³⁸.

En droit anglais, ces risques existaient déjà du temps du “*SG Form*”. Les anglais définissent le terme “capture” telle que le sens qui a été donné lors de l’affaire “*Martin v. Anderson*” le 13 janvier 1964³⁹ : “la capture, proprement dite, est une prise par l’ennemi comme prix, en temps de guerre ou à titre de représailles, avec l’intention de priver le propriétaire de toute domination ou de tout droit de propriété sur la chose prise”. Tandis que la saisie a un sens plus large et semble s’interpréter de la manière suivante : “tout acte de prise de possession par la force, soit par une autorité légale, soit par une autorité militaire, soit par une force écrasante”⁴⁰. Pour mettre en œuvre la couverture de ces risques, le marché anglais impose que ces-derniers aient pour origine un acte issu du paragraphe précédent (1.1) : “*war civil, war revolution, rebellion, insurrection, or civil strife, any hostile act by or against a belligerent power*”⁴¹. Le marché français n’impose pas de préalable à la mise en œuvre de la couverture de ces risques. La raison semble être que la police extraordinaire française vient racheter les exclusions des polices ordinaires. Ainsi le préalable se situe à ce niveau-là, le rédacteur n’a pas eu l’intention de rajouter de condition supplémentaire.

22. Arrêts et détention. – La frontière entre toutes ces notions énoncées est fine et pourtant bien présente. En ce qui concerne l’ « arrêt », en droit français, il s’agit d’une mesure de

³⁵ CHAUVEAU, Assurances Maritimes, extrait du juris-classeur commercial, Ancien art 332-396, Fascicule F. p.4, n°13, juin 1971 - E. KONAN, thèse sur les “Risques liés au transport maritime : étude de la sécurité et la sûreté maritime” 1er décembre 2017, p. 444

³⁶M.B. CRESCENZO-D’AURIAC, « Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés », JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances, Fasc.618, Février 2002, p.15

³⁷ B. NOËL, L’assureur et le contrat d’assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation, Thèse, Université de Montpellier, Montpellier, 2015, p.178

³⁸ M. PUTUANO, mémoire “la définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l’adaptation du marché” 2015/2016, p.44

³⁹ Justia US Supreme Court, *Anderson v. Martin*, 375 U.S. 399 (1964)

⁴⁰ C. VICENTE, *War Risk Insurance, Law review Neptunius*, 1995, Chapter 1, VI, p. 9: “every act of taking forcible possession, either by a lawful authority, or by overpowering force”

⁴¹ Clause 1.1 *Institute War Clauses (cargo)*, 1 janvier 2009

police ordonnée par une autorité étatique. Le navire de commerce et sa marchandise ne peuvent pas quitter le territoire. Cette mesure n'entraîne pas de dépossession mais peut avoir pour conséquences de lourdes pertes d'exploitation, des frais de stationnement, de retard, des pertes marchandises et bien d'autres encore. En droit anglais, il s'agit aussi d'une décision judiciaire ordonnée par une autorité compétente ("*arrest, restraint or detainment*"⁴²). Toutefois, la qualification du risque a évolué avec le temps. Datant de l'ancienne police des *Lloyd's*, le risque avait une connotation politique. La précédente police comprenait les termes suivants : "*arrests, restraints and detainments of all Kings, Princes and people*". Elle se rattachait au "*Marine Insurance Act*" de 1906 qui affectait ces risques à des actes politiques. Toutefois, de la même manière que pour les risques de "capture" et "saisie", la mise en œuvre de ces risques est aussi précédée du préalable de la clause 1.1 de l' "*Institute War Cargo Clauses*" nécessitant un acte de guerre au sens propre. Cette exigence renverse donc la conception politique de l'époque.

23. Spécificités françaises. – Une précision est à faire quant aux spécificités des polices françaises. Ces dernières comportent les mentions de "guerre étrangère"⁴³ et "fortunes de guerre"⁴⁴ inconnues des polices anglaises. Selon Eric Konan, la guerre étrangère "suppose une déclaration de guerre"⁴⁵. Toutefois la jurisprudence indique le contraire et admet de façon constante depuis le 19^e siècle que le risque de guerre étrangère existe aussi en temps de paix⁴⁶. Comment définir alors la notion de "guerre étrangère" ? C'est une notion appréciée très largement, qui n'a pas reçu de définition légale, jurisprudentielle ou conventionnelle précise. La seule précision apportée par la jurisprudence date de 1878 pour affirmer que le risque de guerre étrangère n'émane pas nécessairement d'un conflit entre des gouvernements reconnus par l'Etat français⁴⁷.

Tenant compte des éléments précédemment évoqués, le GAREX a tenté de définir la notion de guerre étrangère en tant que "guerre intervenant entre deux ou plusieurs puissances, entre peuples n'appartenant pas à la même nation"⁴⁸. S'agissant de la "fortune de guerre", le doyen Chauveau s'est également exprimé sur le sens de la notion et lui accorde l'intérêt de combler les potentiels manquements de l'énumération des risques au sein de la police spéciale⁴⁹. Argument qui se

⁴² Clause 1.2 op.cit.

⁴³ Convention spéciale RG WB, article 2-1 a), 1er juillet 2018.

⁴⁴ Convention spéciale RG WB, article 2-1 b), 1er juillet 2018.

⁴⁵ E. KONAN, thèse sur les "Risques liés au transport maritime : étude de la sécurité et la sûreté maritime" 1er décembre 2017, p. 443

⁴⁶ Paris, 22 février 1881 - issu de la thèse d'Eric KONAN op. cit.

⁴⁷ Aix, 1er avril 1878 - issu de la thèse d'Eric KONAN op.cit.

⁴⁸ "Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; définitions françaises", documentation interne mise à disposition par le GAREX - issu du mémoire de M. PUTUANO, p.32, op. cit.

⁴⁹ CHAUCHEAU, Assurances Maritimes, extrait du juris-classeur commercial, Ancien art 332-396, Fascicule F. p.4, n°13, juin 1971 - E. KONAN, op.cit.

décrédibilise face aux rajouts de nouveaux risques dans les polices (tels que la piraterie, le terrorisme). La “fortune de guerre” est une notion encore imprécise, sans définition qui semble au bénéfice de l’assuré. L’enjeu ici serait de bien négocier le risque et le placer dans cette catégorie s’il ne relève d’aucune autre.

24. Spécificités anglaises. – La police spéciale anglaise compte parmi ces risques couverts le “désordre civil” (“*civil strife*”) provenant de l’un des risques précédents (guerre civile, guerre, rébellion, insurrection). La notion de trouble civil n’est pas à confondre avec insurrection, grève ou émeute civile. La frontière entre ces notions étant très fine, il existe tout de même un élément déterminant sur lequel peuvent s’assurer les assureurs pour différencier les risques et ainsi indemniser l’assuré correctement : l’intention des personnes impliquées. Selon les auteurs de l’*“Institute Clauses Handbook”*, le risque entre dans le champ des “*War Clauses*” dès lors que l’auteur de l’incident a eu l’intention que celui-ci se produise⁵⁰. Ainsi, le sinistre indemnisable pourra résulter de la panique déclenchée chez la population et le pillage de la marchandise. Il est impératif que l’intention de l’auteur soit de renverser le gouvernement en place. Au regard des caractéristiques de ce risque, il semblerait davantage s’apparenter à un risque politique. Pourtant, le marché anglais distingue bien le “trouble civil” dans la police risque de guerre au sens propre (“*War Clauses*”) de la grève issue de la police risques politiques (“*Strikes Clauses*”). A ce propos, pour reprendre l’exemple précédent, si le pillage de la marchandise résulte d’une grève ou d’une émeute civile, le sinistre sera qualifié de risque de guerre mais au sein de la police risques politiques (“*Strike Clauses*”). La police anglaise garantit également “tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante”⁵¹. Le terme “hostilité” désigne les actes ou opérations de guerre, il présuppose un état de guerre ou un contexte de crise⁵². Une Nation extérieure impliquée dans le contexte de guerre (“*Belligerent power*”) doit être identifiée pour rentrer dans le champ de cette catégorie de risque.

A partir de l’analyse de ces différents risques, certains semblent avoir une origine politique et sont pourtant classés parmi les risques de guerre au sens propre. Les opérateurs du commerce maritime peuvent aussi s’appuyer sur des motifs politiques au titre du risque de guerre. Les risques politiques correspondent aux risques assimilés français. Contrairement au marché français, les conventions spéciales anglaises opèrent déjà la distinction interne entre risque de guerre proprement dit et risques politiques avec la police “*Institute Strike Clauses*”.

Section 2 : Risques politiques

⁵⁰ C. VICENTE, War Risk Insurance, Law review Neptunius, 1995, Chapter 1, IV, p. 8

⁵¹ Clause 1.1, *Institute War Cargo Clauses*, 2009 : “any hostile act by or against a belligerent power”.

⁵² C. VICENTE op.cit.

25. Significations des émeutes, grèves et “lock-out”. – Sur le marché anglais, ces types de risques correspondent aux risques “SRCC” (*strike, riots, civil commotion*) contenus dans la clause 1.1 de l’ “Institute Cargo Strike Clause”. Le point de départ dans l’analyse de ces risques politiques est que les marchés français et anglais sont indifférents quant à l’origine du mouvement social et politique, que celui-ci soit licite ou illicite, la couverture s’appliquera si les conditions sont remplies. S’agissant de la grève, le législateur français, à l’article L.2512-2 du code du travail définit ce risque comme “la cessation concertée du travail” qui doit être précédée d’un préavis. Le droit de grève est un droit très encadré pour lequel tous les motifs ne sont pas acceptés. Le motif doit être nécessairement professionnel, très souvent il découle d’un motif politique⁵³.

Les anglais définissent plus précisément la grève (“*strike*”) bien que la signification soit similaire au droit français. L’ “*Employment Rights Act*” publié en 1996 contient une définition de la grève, il peut s’agir : “a) la cessation du travail par un groupe de travailleurs salariés agissant en commun, ou b) le refus concerté, ou le refus en vertu d’une entente commune, d’un certain nombre de travailleurs salariés de continuer à travailler pour un employeur à la suite d’un conflit.”⁵⁴ Le droit anglais décrit davantage les motifs qui sont à l’origine de la grève contrairement au droit français mais ils admettent les deux assez largement les mêmes motifs dont les revendications de solidarité⁵⁵.

Le risque de guerre au sens politique admet également de couvrir le “*lock out*”. Il n’existe pas de définition légale française du “*lock out*”, en revanche la jurisprudence s’est penchée sur la question pour parvenir à une définition “la fermeture de l’entreprise, postérieurement au déclenchement du mouvement de grève”⁵⁶. La mise en œuvre du “*lock out*” n’a que deux possibilités, au risque d’être considéré comme illégal : une “situation contraignante” impose le lock out ; un mouvement de grève présente des risques graves d’atteinte à la sécurité des personnes ou des biens⁵⁷. Le droit anglais permet lui aussi de couvrir en cas de “*lock out*” et sa définition réside aussi dans l’ “*Employment Rights Act*” de 1996 : “la fermeture d’une entreprise, la suspension du travail ou le

⁵³ confirmé par deux arrêts de la Cour de cassation : C.cass., Ch. Soc., 17 janvier 1968, Ste NEYRPIC c/ By , n°66-40.382 et Ste NEYRPIC c/ RIMET MEILLE, n°66-40.461, Bull. civ. 1967, IV, N 222, p.181 : “une cessation concertée du travail en vue d’appuyer des revendications professionnelles déjà déterminées auxquelles l’employeur refuse de donner satisfaction”.

Puis un arrêt récent : C.cass., ch. Soc., CGT Centre nucléaire de production électrique de Paluel c/ EDF, n°08-14.490, Bull.civ. 2009

⁵⁴ « a) the cessation of work by a body of employed persons acting in combination, or b) a concerted refusal, or a refusal under a common understanding, of any number of employed persons to continue to work for an employer in consequence of a dispute, done as a means of compelling their employer or any employed person or body of employed persons, or to aid other employees in compelling their employer or any employed person or body of employed persons, to accept or not to accept terms or conditions of or affecting employment.”

⁵⁵ M. PUTUANO, mémoire “la définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l’adaptation du marché” 2015/2016, p.49

⁵⁶ C.cass., ch. Soc., 17 décembre 2013, n°12-23.006, FS-P+B, Sté La Manufacture française des pneumatiques Michelin c/ M.A. et a

⁵⁷ C.Cass., ch. Soc., 22 février 2005, n°02-45.879, JurisData n°2005-027107, Bull. civ. 2005, V, n°57 et C.Cass., ch. Soc., 2 décembre 1964, Bull.civ. 1964, IV, n°890 - issu du mémoire de M. PUTUANO op.cit.

refus d'un employeur de continuer à employer un certain nombre de personnes qu'il emploie à la suite d'un conflit"⁵⁸. Le "*lock out*" se différencie de "l'émeute" qualifiée par les juges français comme une "manifestation violente contre des personnes ou des biens à l'appui de revendications politiques, sociales, économiques ou religieuses"⁵⁹.

En matière de commerce maritime, l'émeute pourrait conduire à un pillage de la marchandise qui serait pris en compte par la police au titre du risque de guerre. En droit anglais l'émeute se traduit par "*riot*", défini dans le "*Public Order Act*" de 1986. Il pose une exigence de nombre pour être en présence d'une émeute, au moins douze personnes doivent être impliquées dans un acte de violence illégal poursuivant un but commun.

Enfin, la police anglaise évoque le "*civil commotion*" qui est associé à un "trouble violent". Ce type de risque est défini de la même manière que le "*riot*" avec une exigence quantitative de trois personnes minimum composant le trouble. La tendance des assureurs anglais et français est la prise en compte d'un très large panel de risques dont les définitions sont ouvertes. Contrairement aux apparences, l'assuré n'est finalement pas surprotégé car les conditions de mise en œuvre de chaque risque ne sont pas toujours atteintes et les assureurs n'hésitent pas à jouer sur la qualification hybride pour contourner la couverture risque de guerre et imposer l'application de la police ordinaire (le vol n'étant pas inclus dans la police extraordinaire).

26. Cas particulier de la couverture CEND. – Cette garantie est l'une des plus demandées sur le marché français. Il s'agit des risques de Confiscation, Expropriation, Nationalisation et Dépossession ("*Confiscation, Expropriation, nationalization and deprivation*"). La confiscation et l'expropriation ne feront pas l'objet d'une analyse au sein de ce mémoire, ces risques se rapportant à l'assurance corps des navires en droit français. Sur le marché anglais une telle couverture peut être souscrite pour les marchandises transportées sous réserve de l'insertion d'une clause additionnelle au sein de la police spéciale. La dépossession, quant à elle, est garantie pour les marchandises en droit français et en droit anglais. La dépossession peut revêtir plusieurs caractéristiques, elle peut être partielle, totale, temporaire ou définitive. Elle se caractérise par une privation de la jouissance du bien (des marchandises en matière de commerce maritime)⁶⁰. Les polices spéciales anglaises n'assurent pas directement ces risques, ces derniers ne font l'objet d'une garantie qu'avec l'insertion d'une clause additionnelle : "*deprivation clause* (ROW127), *nationalization clause* (LPO324), *confiscation and expropriation clause* (LPO325)". Le marché anglais définit la dépossession comme suit : "la perte de l'usage ou de la possession de l'équipement assuré" suite à un ordre du gouvernement empêchant l'exportation dudit

⁵⁸ a) *the closing of a place of employment, b) the suspension of work, or c) the refusal by an employer to continue to employ any number of persons employed by him in consequence of a dispute.*"

⁵⁹ CA Bordeaux, 1^{er} février 1934 : Gaz. Pal. 1934, 1, p.589

⁶⁰ T. confl. 21 déc. 1923, Sté française des Nouvelles Hébrides ; CE, 20 févr. 1957, Aube.

équipement⁶¹. Le droit anglais impose aussi une condition de durée d'au moins six mois de dépossession pour se prévaloir de ce risque auprès des assureurs.

27. Terrorisme. – Le risque de terrorisme est un risque récent qui a bousculé le marché de l'assurance. Ces-derniers ne sont pas encore familiers avec ce risque et les conséquences qui en découlent. La nécessité de l'inclure dans les polices spéciales est née à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. A ce titre, les marchés anglais et français n'appréhendent pas de la même manière le risque de terrorisme. La principale différence réside dans sa qualification, les polices françaises expriment très clairement que le risque peut avoir une origine politique ou issue d'un acte de guerre, tandis que le marché anglais a fait le choix de n'intégrer ce risque qu'au sein de la police risque de guerre à connotation politique ("*Institute Strike Cargo Clauses*"). Ainsi, un acte de terrorisme issu d'une guerre au sein propre ne semble pas être pris en compte au titre de l'"*Institute War cargo Clauses*".

La principale difficulté du risque de terrorisme réside aussi dans son imprévisibilité. En comparaison avec la piraterie, celle-ci est prévisible au regard des zones concernées, tandis que les zones de terrorisme et principalement de terrorisme maritime sont inconnues et difficilement identifiables. La caractéristique propre du terrorisme est qu'il peut toucher n'importe quelle zone à n'importe quel moment. La plupart de ces actes ne sont pas motivés par des situations de pauvreté ou de famine tel que pourrait l'être la piraterie mais par des idéologies religieuses et politiques. Cette difficulté dans la maîtrise du risque met les assureurs dans une posture délicate au niveau de la détermination de l'assurabilité du risque mais également dans le calcul de la prime d'assurance.

Les marchés anglais et français se retrouvent dans un déséquilibre total. Le marché français a opté pour une prime de base un peu plus élevée et des surprimes moins coûteuses, tandis que le marché anglais adopte la stratégie inverse de diminuer la prime de base mais augmenter les surprimes. L'appréciation du ratio entre fréquence des actes de terrorisme et montant du sinistre est nettement plus difficile pour les assureurs et constitue un enjeu pour les assurés dans leur choix de la compagnie d'assurance.

Après avoir exposé les différents risques politiques anglais et français, certaines notions restent "inclassables" et font l'objet d'une qualification hybride entre risque ordinaire et risque extraordinaire.

⁶¹ clause additionnelle n°LSW276

Section 3 : Notions hybrides

28. Piraterie. – La piraterie ne concerne que les actes survenant en haute mer, la dénomination est différente en eaux territoriales, il s’agit de “brigandage”. La tendance actuelle est à la baisse pour la piraterie et à la stagnation pour le brigandage. Certaines zones sont encore très touchées par la piraterie : le Golfe de Guinée, large de la Somalie, Chine méridionale et le Golfe de Thaïlande⁶². La question peut se poser de savoir si le champ d’application de la piraterie maritime couverte par les assureurs s’étend au brigandage. Les polices n’indiquent pas de réponse à ce sujet. Les assureurs anglais et français n’adoptent pas la même position s’agissant du risque de piraterie, ce qui lui confère un caractère hybride. Les assureurs distinguent la piraterie à but lucratif, de la piraterie issue d’un contexte de guerre.

Les polices françaises risques ordinaires “Tous Risques” et “FAP SAUF” excluent la prise en charge des conséquences résultant d’un acte de piraterie “ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre”⁶³. La piraterie n’est couverte qu’au titre d’une police risque de guerre. Pourtant, dans la cadre de la piraterie lucrative, l’apport en argent peut être le résultat d’une rançon ou bien d’un vol de marchandises. Le vol étant compris dans la garantie “Tous Risques”, par déduction, la piraterie lucrative dans le cas précis d’une subtilisation de marchandises ne pourrait-elle pas être considérée comme un vol et donc être garantie par la police ordinaire ? La réponse semble être négative pour les assureurs, cela reviendrait à contourner l’exclusion.

S’agissant du marché anglais, celui-ci offre une couverture de la piraterie dans les polices ordinaires, d’où le caractère hybride de la notion. Ce choix présente un avantage pour l’assuré qui n’a pas à souscrire une police supplémentaire risque de guerre avec une surprime. La difficulté qui se présente dans la pratique est que la notion de piraterie se confond presque avec le terrorisme. Ainsi les assureurs anglais risques ordinaires et risques extra ordinaires se renvoient le sinistre. Un problème que ne rencontre pas le marché français puisque les deux risques sont assurés sous les polices risque de guerre.

La convention de *Montego Bay* de 1982, en son article 101, a défini la 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”. Les assureurs peuvent s’inspirer de cette définition dans la mise en œuvre de la garantie piraterie. Toutefois il n’est pas obligatoire de s’y référer surtout pour les quelques États non-signataires de la convention de “*Montego Bay*” tels que les Etats-Unis soumis dont le droit se rapproche beaucoup de la “*Common*

⁶² selon le bilan annuel sur la sûreté des espaces maritimes, publié lundi 9 janvier 2023 par le Centre de veille et de coopération pour l’information maritime (Mica Center) de Brest - Site internet Ouest-France, Stéphane GALLOIS, 09 janvier 2023.

⁶³ article 7.7 c), Police TOUS RISQUES, chap II, Etendue de l’assurance, 1 juillet 2009.

Law”.

29. Blocage et sabotage. – Ces notions sont des spécificités françaises contenues dans les polices spéciales. Elles peuvent avoir une origine politique ou attachée à une guerre au sens propre. Leur caractère hybride provient des conséquences qui peuvent en découler. Si le sabotage est effectué dans le but de bloquer la marchandise pour ensuite la soustraire à son propriétaire, les assureurs se retrouvent avec deux qualifications possibles : le vol soumis à la police ordinaire ou bien le sabotage soumis à la police extraordinaire. Un conflit de qualifications se met en place, laquelle retenir ? Le dommage est-il caractérisé par la technique de subtilisation (à savoir le sabotage) ou bien par la finalité de l’action (à savoir le vol de marchandises) ? Ce débat ne fait que mettre en exergue les lacunes des polices qui ne précisent pas la qualification à retenir, ou bien les indices à prendre en compte pour parvenir au résultat. Ces situations peuvent mener à des conflits juridiques devant les juridictions publiques ou privées.

30. Exemple pratique. – Les faits relatés dans l’exemple qui suit se sont rencontrés dans la pratique, cependant le nom des parties ne sera pas dévoilé mais remplacé par des noms fictifs pour les besoins du cas. L’objectif de ce cas est de démontrer la nature hybride des notions et les conflits qui peuvent en découler entre assureurs.

L’incident se déroule à Haïti, le navire devait décharger au port de Cap-Haïtien et à Port-au-Prince, le navire décharge finalement toute sa marchandise à Port-au-Prince malgré que ce soit un port dirigé par les gangs locaux. Une fois la marchandise déchargée, celle-ci doit être acheminée vers l’entrepôt final via des routes sécurisées. Pour une raison quelconque, le trajet terrestre est modifié. Au cours du trajet, les camions sont attaqués et une quantité importante de marchandises est volée.

L’assuré avait souscrit pour cette expédition une police ordinaire (A) et une police extra ordinaire (B) auprès de deux assureurs différents. Suite au sinistre la police risque de guerre est sollicitée, toutefois l’assureur B refuse sa prise en charge au motif que le sinistre résulte d’un vol à mains armées par des bandits et non d’un vol dans le cadre d’une émeute, d’un acte de terrorisme ou d’une revendication politique. Arguments infirmés par l’assureur A qui estime une absence d’aléa (condition sinequanone pour être indemnisé) en raison du caractère récurrent et consécutif des incidents tels que celui-ci. Le contre argument avancé par l’assureur B sur ce point a été de dire que quand bien même l’instabilité caractérisée de cette zone est relativement “stable”, les navires parviennent tout de même à décharger et les camions sont accompagnés de gardes armés pour faire face au danger. Le risque est certes réduit avec les gardes armés mais il n’est pas pour autant inexistant. Il résulte de cette affaire que le risque a été qualifié de risque ordinaire et l’assureur A a été condamné à payer le sinistre.

Cette décision révèle l’importance de la nature de l’incident, pour engager la police risque de

guerre, le sinistre doit impérativement être rattaché à un acte de guerre, une revendication politique ou terroriste y compris lorsque de gangs armés sont impliqués dans l'incident.

31. La place de la crise ukraino-russe au sein de la classification. – La qualification de la crise ukraino-russe semble évidente. Il s'agit d'une guerre au sens propre. Toutefois les conséquences qui en découlent sont multiples et semblent appartenir à différentes catégories pouvant relever des risques de guerre, des risques politiques et probablement des risques ordinaires. La guerre est une situation exceptionnelle pour les générations d'aujourd'hui, un tel climat amène nécessairement des conséquences exceptionnelles qu'il faut couvrir dans le cadre des polices d'assurance. L'activité portuaire est bloquée ou au ralenti, certains ports sont saturés, les marchandises sont vandalisées/volées sur les pré et post acheminements terrestres (ferroviaire, routier, fluvial), les marchandises sont stockées dans de mauvaises conditions, les transbordements et le transit sont affectés de manière générale.

La guerre en Ukraine pourrait très bien être considérée comme une instabilité désormais stable, connue de tous qui aurait pour conséquence la prise en charge des marchandises volées par les assureurs risques ordinaires. Tout comme le refus des assureurs RG de prendre en charge les dommages résultant de la marchandise en transit depuis l'Ukraine au motif qu'il s'agit d'un stockage pur et non d'un transit. En effet, si l'assuré n'a souscrit qu'une police française risque de guerre "*waterborne*", les dommages seront couverts pour les marchandises en transit, stockées temporairement dans le cadre d'un transbordement ou d'une escale et non pour du stockage "pur". Or si la marchandise est bloquée lors d'une escale et donc stockée pour une durée indéterminée, est-ce toujours considéré comme du "transit" ou requalifié en "stockage" et donc exclu de la garantie ?

Ces situations mettent les assureurs en difficulté et nécessitent donc des solutions appropriées proposées par les compagnies et les courtiers. Les situations décrites antérieurement à titre d'exemple seront traitées plus longuement dans différentes parties de ce mémoire.

Le descriptif des différents risques couverts au titre du risque de guerre était nécessaire pour la compréhension de l'articulation de ces risques entre eux et les potentiels conflits pouvant survenir dans leur règlement. L'analyse globale se poursuit donc dans une logique d'entonnoir vers une analyse spéciale des différentes polices proposées et leur champ d'application. L'objet du titre 2 sera de traiter dans le détail les garanties extra ordinaires ("*waterborne*" ; "garantie étendue") proposées par les marchés anglais et français en mettant en avant les spécificités de chacune.

TITRE 2 : Une couverture assurantielle élargie aux risques en mer et à terre

Alors que le titre 1 a décrit chaque notion du risque de guerre, le titre 2 a pour objet de définir dans le détail les différentes polices spéciales françaises et anglaises, de les comparer, d'en extraire les avantages et les inconvénients dans leur application au regard de la crise ukraino-russe. L'analyse se fera en deux temps en traitant la couverture des risques maritimes dans un chapitre 1 puis la couverture des risques annexes dans un second chapitre. Le titre 2, moins théorique que le premier, constitue un préliminaire de la partie 2 qui sera davantage axée sur la pratique assurantielle au regard de la crise.

32. Caractère accessoire ou indépendant des conventions spéciales. – Il a été évoqué en introduction qu'une police risque de guerre ne peut être souscrite qu'en complément d'une police ordinaire sur le marché français. Cette exigence se justifie par le souci des rédacteurs de renforcer la lisibilité des polices et de les adapter au mieux aux besoins des assurés. Parallèlement à cette condition de complémentarité, la police extraordinaire doit porter sur le même voyage que la police ordinaire et assurer la même valeur, la pratique appelle cela "une identité de marchandises"⁶⁴. L'article L.172-17 du code des assurances permet aussi de justifier le caractère accessoire de la police RG. En effet, celui-ci prévoit que "lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer". L'article 3 de la police "*Waterborne*" reprend l'article en ses termes exacts. S'agissant du marché anglais, toutes ces exigences n'existent pas. La police risque de guerre peut être souscrite en totale indépendance par rapport à la police ordinaire et donc assurer une valeur et un voyage différent. Cela réduit le risque de conflits entre assureurs ordinaires et extraordinaires lors de la survenance d'un sinistre.

CHAPITRE 1 : LES RISQUES MARITIMES

Les polices spéciales assurent aussi bien des risques maritimes que des risques à terre. L'objet de ce chapitre sera de définir les contours et ce qu'englobe les risques maritimes à-travers la notion de "voyage maritime" (section 1). Une notion, en pratique, assez large permettant aux marchés français et anglais des différences d'interprétation sur certaines notions des polices (section 2).

Section 1 : La notion de "voyage maritime"

33. L'assurance risque de guerre limitée au voyage maritime. – Une garantie purement

⁶⁴ P.A.EDORH-KOMAHE, la détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime risque de guerre, revue *Neptunus*, Université de Nantes, vol 23, 2017/3, p.4

maritime est proposée à la fois par les marchés anglais (“*War Clause*”) et français (“*Waterborne*”). Elles couvrent les dommages survenant aux marchandises au cours du voyage purement maritime. En droit français, elle s’étend de la mise à bord au port de départ jusqu’au déchargement à terre au port de destination. En droit anglais, elle ne commence qu’une fois les marchandises chargées à bord du navire⁶⁵ jusqu’à la mise à terre au port de destination (clause 5.5.1 “*War Clause*”). A la différence de la rédaction anglaise, la rédaction française fait planer un doute sur l’opérateur qui a la responsabilité du chargement des marchandises à bord du navire qui semble être à la charge de l’assureur, tandis que cette charge pèse sur l’assuré côté police anglaise. Néanmoins la couverture française est plus large et couvre également le chargement à bord d’une allège (embarcation qui permet d’acheminer la marchandise le long du navire au chargement ou d’aider au déchargement), une possibilité qui n’est pas mentionnée chez les anglais.

S’agissant de la fin des risques, les polices française et anglaise permettent une extension de garantie allant jusqu’à quinze jours supplémentaires après que le navire ait mouillé ou amarré, y compris si les marchandises ne sont pas déchargées⁶⁶. Toutefois, la police française précise que la couverture reste tout de même en vigueur si le dommage est constaté après le délai de quinze jours à condition que la cause du sinistre soit survenue pendant le voyage maritime. Cette même police permet également depuis 2018 de couvrir les “dommages et pertes matériels subis par les marchandises à la suite de l’arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main d’œuvre ou défaut d’entretien, détérioration naturelle ou par suite de retard”⁶⁷, initialement une clause additionnelle indépendante de la police. Tous ces préjudices doivent résulter de l’un des événements énoncés au Titre 1 pour que l’assurance soit effective. Cette couverture spécifique des appareils réfrigérés prévue à l’article 2.2 de la garantie “*Waterborne*” n’est pas mentionnée chez les anglais.

34. Zoom sur la fin des risques. – La police française prévoit en son article 7 une fin des risques dans trois cas. L’article identifie dans un premier temps l’hypothèse d’un changement de port de destination. La fin des risques intervient comme prévu initialement au port de déchargement ou à l’issue du délai de quinze jours. Toutefois, si les marchandises sont réexpédiées à bord d’un navire en direction d’un autre port de destination dans un délai de 2 mois suivant le premier déchargement, la couverture est maintenue à des conditions qui doivent être préalablement convenues entre assureur et assuré. La deuxième hypothèse identifiée est celle d’un transbordement, le même délai de quinze jours est prévu à partir de l’amarrage ou mouillage au port de transbordement. La garantie reprend une fois les marchandises chargées sur le nouveau navire. La troisième et dernière hypothèse identifiée par la police est celle de l’envoi par la poste

⁶⁵ P.A.EDORH-KOMAHE, la détermination de la cause des sinistres dans l’assurance maritime risque de guerre, revue *Neptunus*, Université de Nantes, vol 23, 2017/3, p.5

⁶⁶ Article 7 garantie “*Waterborne*”, 2018 ; article 5.1.2 “*War Clause*”, 2009

⁶⁷ Garantie *Waterborne*, article 2.2, 1 juillet 2018

des colis postaux qui ne sera pas détaillé. Au-delà du délai de quinze jours, si l'assuré souhaite conserver une assurance sur ces marchandises pour la suite du transport, celui-ci devra souscrire une assurance "entrepôt" pour couvrir les dommages pouvant survenir.

Le marché anglais applique le même délai de quinze jours au sein de sa police "*War Clause*" commençant au port de destination prévu contractuellement⁶⁸. La question d'un éventuel transport sur allège n'est pas mentionnée par les polices anglaises et donc semble au risque de l'assuré. La police anglaise envisage aussi les hypothèses d'un transbordement et d'un changement de port de destination mais plutôt sous l'angle du transit, "*transit clause*" elle-même incluse dans la "*duration clause*". Dans le cadre d'un transbordement, la garantie prend fin à l'issue d'un délai de quinze jours après le déchargement dans le port intermédiaire et le changement de port est envisagé de la même manière moyennant une surprime⁶⁹. Les conditions sont les mêmes que dans le cadre de la police française. Ces détails sur la mise en œuvre de la clause ne nous aident pas à comprendre ce que signifie réellement la notion de transit.

Section 2 : Les différences d'interprétation entre les marchés français et anglais

35. Les enjeux liés au transit. – La notion de "transit" est sujette à controverse, celle-ci n'étant ni définie par la loi, ni par les conventions. La pratique commerciale maritime semble définir le transit comme la circulation d'une marchandise d'un point de départ à un point d'arrivée. Ainsi, le terme "circulation" est-il à prendre au sens propre ou au sens large ? Au sens propre, la notion ne permettrait pas d'englober le stockage temporaire durant le transit ; au sens large, la notion englobe aussi le stockage temporaire, notamment dans le cadre d'un transbordement lorsque la marchandise attend à terre ou en mer (sous réserve du délai de 15 jours).

La rédaction de la police "*waterborne*" (française), en envisageant de couvrir les marchandises à terre ou en mer pendant quinze jours, indique très clairement que la notion de "transit" est à prendre au sens large. Ainsi le stockage temporaire de la marchandise au cours du transit est englobé sous l'appellation générale "transit", tout comme le droit anglais. La particularité du transit amène des difficultés notamment dans le cadre de la crise ukraino-russe. Comment assurer les stocks en transit entreposés en Ukraine contre le gré des exportateurs en raison de la guerre ?

Ce cas de figure se rencontre régulièrement et les garanties "*waterborne*" et "*War clause*" ne

⁶⁸ Article 5.1.2 "*War clause*" : This insurance [...] terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an overseas vessel at the final port or place of discharge, or on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge".

⁶⁹ Clause 5.2 pour le transbordement et 5.3 pour le changement de port

prévoient qu'un délai supplémentaire de quinze jours. C'est pourquoi, la police française précise également "sauf stipulation contraire" qui permet aux assureurs et assurés de négocier un délai plus long. Toutefois, le stockage temporaire entrant dans la catégorie "transit" qui devient un stockage "pur" en attendant un départ incertain depuis la zone de guerre ne sort-il pas du champ d'application de la garantie purement maritime ? La question se pose chez les assureurs car ces derniers ne sont pas en mesure de garantir les stocks sur l'entière durée du conflit n'ayant aucune indication sur sa pérennité. Des marchandises destinées à sortir du pays mais actuellement bloquées sont-elles couvertes par le "transit" ou l'assuré doit-il souscrire une extension de garantie ?

Les assureurs multiplient les difficultés pour apporter une réponse claire à cette question : comment apporter une couverture la plus large et efficiente possible dans une situation incontrôlable et dont le risque est à la fois certain de se produire et incertain quant à sa durée ? La couverture des risques au cours du transit sur le marché anglais n'est pas harmonieuse. Tel que nous l'avons évoqué, le marché anglais distingue au sein du risque de guerre, les risques politiques ("*Strike clauses*") et les risques de guerre au sens propre ("*War clauses*"). Le terrorisme est notamment assuré parmi les risques politiques et non les risques de guerre, à la différence de la France. Ainsi, afin d'être couvert contre les actes terroristes en zone ukraino-russe, l'assuré doit souscrire une police "*strike clauses*". Si l'assuré n'a souscrit qu'une assurance "*War clauses*", celui-ci ne sera pas couvert pour les dommages survenus à la marchandise quand bien même une zone de guerre serait concernée.

Cette dichotomie entre les risques de guerre et les risques politiques opérée par le marché anglais impose aux assurés de souscrire deux polices pour le même voyage surtout dans le contexte actuel dans lequel peuvent survenir tous types de risques.

36. Cas particuliers des FIRV en "waterborne" français et du matériel de guerre abandonné en droit anglais. – Les FIRV sont les frais d'interruption ou de rupture de voyage découlant d'un déchargement, magasinage, transbordement ou acheminement de la marchandise jusqu'au lieu de destination⁷⁰. Initialement ces frais faisaient l'objet d'une garantie dans une clause additionnelle souscrite par l'assuré. Pour une harmonie complète, le marché a décidé d'intégrer la clause dans la police afin que l'assuré y soit soumis automatiquement. Cette intégration présente un autre avantage qui est celui de l'élargissement de la portée de la clause. Initialement, la clause additionnelle ne couvrait ces frais uniquement lorsqu'ils étaient consécutifs à un événement à bord du navire.

Depuis 2018, la clause permet de garantir sur l'ensemble du voyage y compris lorsque les frais sont consécutifs à un événement à terre. Néanmoins, la mise en œuvre de cette clause n'est pas sans

⁷⁰ Garantie Waterborne, Article 2.4, b), 1 juillet 2018

condition, les frais ne sont couverts que dans une limite de six mois à compter de la rupture du voyage ou de l'interruption, à moins que les marchandises aient été réexpédiées dans ces six mois. Un plafond d'indemnisation est aussi indiqué dans la clause, l'indemnité ne pourra dépasser "ni le coût du fret maritime, ni 25% de la valeur assurée"⁷¹ quand bien même ces frais sont dus. Par ailleurs l'événement à l'origine de ces frais doit être l'un de ceux énumérés dans la convention, soit tout acte de guerre, captures, saisies, arrêts, dépossession ou indisponibilité qui en résulteraient. Ces frais ne semblent pas inclus dans la police anglaise. En revanche, le marché anglais couvre dans sa police "*War Clause*", clause 5.4 les risques liés aux mines, torpilles, engins de guerre abandonnés flottants ou immergés. Les marchandises sont assurées en mer contre ce type de risque, ce qui n'est pas le cas en droit français qui exclut expressément en son article 6 les dommages liés aux matériels de guerre abandonnés.

Bien que les garanties purement maritimes aient été modernisées, simplifiées, complétées par certaines clauses additionnelles, leur couverture reste relative. Les assureurs français et anglais ont donc développé des garanties supplémentaires permettant la couverture de risques annexes.

CHAPITRE 2 : LES RISQUES ANNEXES

Les risques ne surviennent pas uniquement en mer, c'est pourquoi les rédacteurs des polices ont prévu des polices spéciales garantissant les risques à terre, appréhendés différemment selon le droit français ou anglais (Section 1). Ainsi des avantages et des inconvénients se dégagent de chaque système, des paramètres à prendre en compte pour assurer ses marchandises en zone ukraino-russe (section 2).

Section 1 : Les extensions de garanties prévues par les polices françaises et anglaises

37. Une garantie étendue à terre. – Pour pallier les différentes limites de la garantie maritime, les assureurs anglais et français ont mis en place une garantie dite "*door to door*" et de "*bout en bout*". La garantie étendue française trouve son origine dans la police dite "TFA" du 1er mai 1985⁷². Jusqu'en 2008, l'assuré devait souscrire une double assurance en cas de risque de guerre : une assurance purement liée au voyage maritime et une assurance pour les risques à terre.

En 2008 s'est créée la garantie spéciale "étendue" pouvant assurer les voyages routiers, fluviaux et ferroviaires. Cette garantie offre au client une garantie de "magasin à magasin" comprenant le pré et post acheminement de la marchandise et le stockage. Sur le marché anglais, cette couverture prolongée à terre est en fait la garantie contre les risques politiques et sociaux ("*SRCC*"). L'article

⁷¹ op.cit.

⁷² Convention pour l'assurance des marchandises transportées par voie Terrestre, Fluviale et Aérienne (TFA).

5.5.1 de l' *"Institue strike Clause"* indique qu'il s'agit d'une garantie de "magasin à magasin" dès lors que sont impliqués un changement et un déchargement dans deux entrepôts différents. Ainsi, les couvertures française et anglaise garantissent toutes les deux l'ensemble du voyage depuis un entrepôt de départ vers un entrepôt d'arrivée à la différence que chez les Anglais, il ne s'agit que des risques politiques.

La garantie étendue française et anglaise démarre depuis l'entrepôt de l'exportateur ou autre point de départ convenu et prend fin à l'entrepôt du destinataire, ou autre point d'arrivée convenu. La FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance) a édité ce nouveau modèle de convention en 2008 dans l'objectif d'atteindre un modèle harmonisé des clauses et des couvertures. Dans cette logique d'harmonisation, la garantie étendue ne contient pas de durée spécifique de couverture, l'article 6⁷³ prévoit que la durée de la garantie RG est calée sur la durée de la police RO, faisant ainsi référence à l'article 8 de la police "Tous Risques"⁷⁴. Ainsi, la garantie se poursuivra jusqu'à l'arrivée des marchandises à destination peu importe le temps que cela prendra tant que la police ordinaire n'est pas arrivée à échéance.

Sur le marché anglais, les clauses 5.1.3 et 5.1.4 des *"Strike Clause"* mentionne une fin des risques au déchargement du dernier transporteur dans l'entrepôt défini ou bien au déchargement du transport principal si l'assuré prévoit son propre moyen de transport jusqu'à l'entrepôt du destinataire. La résiliation de l'assurance est prévue à l'issue d'un délai de soixante jours supplémentaires. Si un changement de destination intervient dans ce délai, la couverture est toujours effective. Par ailleurs, les polices ne mentionnent pas explicitement si le transport de la marchandise doit s'effectuer sans rupture de charge. En droit français, l'article L.173-18 du code des assurances qui dispose que "les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police", doit-il être combiné avec la police d'assurance ? Les polices française et anglaise ne sont pas claires à ce sujet.

La police française présente une innovation majeure qui n'est présente chez aucun autre assureur, son caractère multimodal. L'article premier précise bien que la garantie "s'applique aux voyages effectués par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne ainsi qu'aux voyages combinant ces modes". A la différence de la garantie « *Waterborne* », l'assuré n'a pas besoin de souscrire une garantie annexe "entrepôt" pour couvrir ces marchandises stockées ou en vue d'une

⁷³ "La durée de la garantie est régie par les Conditions Générales des Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne.

⁷⁴ "Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée".

réexpédition jusqu'au destinataire. Bien qu'aucune clause de la convention ne fasse une référence explicite au stockage, la durée de la garantie allant jusqu'à l'entrepôt du destinataire sous-entend la prise en charge du stockage de la marchandise tant que celle-ci n'a pas été réceptionnée par le destinataire. Le droit anglais fait une référence explicite au stockage ("*the place of storage*") mais ne présente pas ce caractère multimodal.

38. Cas particuliers des FIRV en "garantie étendue" et du "War on land" sur le marché anglais. – Les frais d'interruption ou de rupture de voyage sont aussi pris en charge au sein de la garantie étendue. Ils permettent ainsi de couvrir ces frais en dehors du voyage maritime, il n'est plus exigé que la rupture ou l'interruption soit consécutive à un événement à bord du navire. A la différence de la garantie "*waterborne*", la garantie étendue exige que l'événement déclencheur de ces frais ait pour origine un acte de guerre énoncé à l'article 2.1 de la convention, excluant ainsi la prise en charge des FIRV résultant de la dépossession, de l'indisponibilité ou du délaissement de la marchandise⁷⁵.

S'agissant des conditions de mise en œuvre pour la prise en charge de ces frais, la garantie étendue applique aussi la limite des six mois et le plafond d'indemnisation au coût du fret ou à 25% de la valeur assurée. Le marché anglais, à défaut de proposer une prise en charge des frais d'interruption ou de rupture de voyage, propose une extension de garantie pour les risques de guerre pouvant survenir à terre ("*War on Land*" policy). Celle-ci fonctionne de la même manière qu'une clause additionnelle, elle est là pour compléter la police "*War Risk*" qui assure les marchandises contre les risques de guerre en mer. Toutefois, cette police additionnelle ne couvre pas le stockage pur de la marchandise.

Section 2 : Des avantages propres aux polices françaises et anglaises, indispensables dans le contexte actuel

39. L'importance de souscrire une garantie étendue ou SRCC dans le contexte actuel. – La garantie étendue tel que nous l'avons évoqué présente les avantages d'être multimodale et de couvrir les marchandises stockées dans l'attente de parvenir au destinataire. La garantie SRCC permet aussi de couvrir le stockage. L'une des principales conséquences de la crise actuelle est en sans doute la crise logistique et la rupture des chaînes d'approvisionnement qui en découle. De nombreux stocks de marchandises sont restés bloqués en Ukraine et les garanties proposées permettent de couvrir l'attente des marchandises sur le territoire ukrainien à condition que ces dernières soient bien dans l'attente d'une expédition (preuve à rapporter en cas de doute). Elle

⁷⁵ Article 2.4 "garantie étendue" : "sont également garantis à concurrence de leur montant proportionnellement à la valeur assurée, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés au paragraphe 1 du présent article, les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage".

permet aussi de couvrir les frais de transbordement ou d'interruption de voyage notamment si les marchandises doivent transiter par un autre port probablement saturé donc qui engendre des retards de réexpédition et de livraison (tel est le cas dans les ports chinois qui sont saturés). Tous les secteurs sont impactés (alimentaire, industriel, énergétique) et tous font l'objet de transports internationaux, les assureurs se retrouvent face à la nécessité d'adapter leur comportement et leur police pour parvenir au meilleur compromis. Certains opérateurs n'ont pas réussi à faire face à la crise et se retrouvent dans l'obligation de fermer certaines productions. A titre d'exemple, l'usine Volkswagen a fermé deux usines en Allemagne pour défaut de livraison des pièces par leur fournisseur ukrainien⁷⁶. Afin d'éviter que les secteurs principaux ne soient impactés davantage qu'ils ne le sont déjà, les assureurs mettent en place des garanties adaptées (notamment dans le cadre des "grain corridors"). Ces solutions seront détaillées dans la partie 2 de ce mémoire.

40. Les marchandises exclues, admises sur le marché anglais. – Comme évoqué pour la garantie "waterborne", la "garantie étendue" (article 5) exclut aussi les munitions et matériel de guerre de son champ d'application. Ces exclusions font écho à l'affaire anglaise vu précédemment, "The Nassau Bay" datant de 1978, dans laquelle la drague lors d'une opération d'approfondissement d'un port avait aspiré des mines datant de la Seconde Guerre Mondiale provoquant ainsi une explosion⁷⁷. La Chancellerie avait conclu à une exclusion du risque de guerre au motif que l'explosion était survenue en temps de paix. Une décision qui n'a pas été appliquée au sein des polices anglaises qui incluent, désormais, le matériel de guerre abandonné dans sa couverture risque de guerre. Il s'agit là d'une grosse divergence entre le marché anglais et le marché français qui n'est pas négligeable surtout dans le cadre de la guerre en Ukraine où les mines sous-marines sont monnaies courantes en Mer d'Azov et Mer Noire et feront très certainement l'objet de sinistres en période d'après-guerre.

Au titre de cette première partie, nous pouvons tirer le constat que les garanties spéciales françaises et anglaises se ressemblent beaucoup (ci-après des tableaux récapitulatifs). Les risques couverts sont quasiment identiques mais leur classification au sein des polices diffère. Les assurés ont le choix entre une garantie purement maritime offerte à la fois en droit français et en droit anglais ("Waterborne" ou "War Clause") ou une garantie étendue couvrant des risques annexes dont le stockage à terre ("Garantie étendue" ou "SRCC"). Le marché français présente l'avantage en garantie étendue de couvrir l'assuré sur les mêmes risques que la garantie maritime. Il évite ainsi à l'assuré la charge de souscrire deux assurances sur la même expédition pour couvrir l'ensemble des risques de guerre et politiques ("assimilés") en mer et à terre. Contrairement au droit anglais

⁷⁶ "Guerre en Ukraine – Quels risques pour la Supply Chain ?", KYU Paris (Cabinet de Conseil et d'Etudes), février 2022.

⁷⁷ Renvoi à la page 24 du présent mémoire, §20 "engins de guerre".

qui ne permet à l'assuré d'être couvert en stockage que pour les risques politiques, autrement celui-ci devra souscrire en sus une double assurance "*War Risk*" et "*War on Land*" pour être couvert contre les actes de guerre en mer et à terre. L'un différencie le lieu de survenance du risque (en mer ou à terre), tandis que l'autre différencie le fait générateur du dommage (risque de guerre ou risque politique). S'agissant des différentes couvertures proposées, le marché anglais envisage le cas du matériel de guerre abandonné et le marché français le cas d'un transport par allège. Les avantages et inconvénients tirés des polices détaillées au sein de cette première partie constituent des critères de choix pour les assurés dans le cadre de la guerre en Ukraine. A ce titre, la seconde partie fera l'objet d'une analyse des nouveaux risques émergents et des solutions assurantielles proposées aux assurés afin de s'adapter au mieux au contexte actuel. S'adapter de la manière la plus optimale possible ne fait pas obstacle au respect des sanctions internationales émises dans ce contexte.

COMPARATIF DES GARANTIES OFFERTES PAR LES POLICES SPÉCIALES

	GE + WB du 2018	Institute War Clauses (Cargo) de 2009	Institute Strike Clauses (Cargo) de 2009
Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, émeutes	OUI	OUI	NON
Explosion de torpilles, mines et autres engins	OUI	OUI	NON
Actes de sabotage	OUI	NON	NON
Actes de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre	OUI	NON	OUI
Captures, prises, arrêts, saisies, détentions	OUI mais uniquement par toutes autorités gouvernementales quelconques	OUI mais uniquement en cas de guerre, de guerre civile, de révolution, de rébellion, d'insurrection ou de troubles civils	NON
Grèves, lockout, émeutes, mouvements populaires	OUI	NON	OUI
Piraterie à but lucratif	NON (car garantie par la police RO)	NON (car garantie par la police RO)	NON
Piraterie liée à la guerre ou ayant un caractère politique	OUI	NON (car garantie par la police RO)	NON
CEND (confiscation, expropriation, nationalisation, déprivation)	OUI (article 2, par 3°))	NON (car les risques sont garantis au sein des conditions additionnelles comme LSW 425/426)	NON
LES FIRV	OUI	NON	NON
Personne agissant pour des motifs politiques, idéologiques ou religieux	NON	NON	OUI

Source : Tableau récapitulatif issu du mémoire de Dariya KARADZHOVA, "Distinction conventions spéciales françaises et anglaises", 2018-2019, p.52

MARCHÉ FRANÇAIS

	WATERBORNE	GARANTIE ETENDUE
ETENDUE DE LA GARANTIE	voyage maritime + 15 jours à terre	voyage maritime et terrestre, tous types de transport ("de bout en bout")
DUREE DE LA GARANTIE / DEBUT ET FIN DES RISQUES	Point de départ : lorsque la marchandise quitte le bord pour être chargée.	De l'entrepôt de départ à l'entrepôt d'arrivée. Régie par les conditions générales de la police ordinaire souscrite.
	Fin : mise à terre au port final de déchargement.	
	Prolongation acceptée jusqu'à 15 jours à compter du jour d'amarrage ou mouillage (y compris si les marchandises sont à bords). Applicable au transbordement et au changement de port.	Maintient de la couverture si prologation du voyage indépendamment de l'assuré ou bénéficiaires de l'assurance (moyennant surprime)
PRISE D'EFFET DE LA GARANTIE	Taux de prime fixe pendant 48h à compter de la souscription.	
RESILIATION	A tout moment, par lettre recommandée avec accusé réception. Elle prend effet dans un délai de 48h à compter de la notification ou 5 jours si la notification ne parvient pas au destinataire. Résiliation de plein droit lorsque la police ordinaire prend fin.	

MARCHÉ ANGLAIS

	WAR CARGO CLAUSE	STRIKE CARGO CLAUSE
ETENDUE DE LA GARANTIE	voyage purement maritime + 15 jours à terre Risques de guerre	voyage maritime et terrestre ("door to door") - Risques politiques et sociaux
DUREE DE LA GARANTIE / DEBUT ET FIN DES RISQUES	Point de départ : lorsque la marchandise est à bord du navire	De l'entrepôt de stockage de départ en vue du chargement
	Fin : mise à terre au port final de déchargement	A la fin de déchargement du dernier véhicule ou entrepôt de stockage
	Prolongation acceptée jusqu'à 15 jours à compter du jour d'amarrage au port de destination prévu contractuellement	Prolongation jusqu'à 60 jours dans le dernier port
RESILIATION	Définie dans les clauses particulières de la police. Dans la pratique, la résiliation intervient autour des 7 jours à compter de la notification.	Définie dans les clauses particulières de la police. Dans la pratique, la résiliation intervient autour des 7 jours à compter de la notification.

PARTIE 2 / LA NÉCESSAIRE ADAPTATION DU COMMERCE MARITIME A LA CRISE UKRAINO-RUSSE

La crise ukraino-russe actuelle amène les opérateurs du commerce maritime à adapter leur comportement. Les assureurs sont confrontés à la difficulté d'ajuster, voire à restreindre leurs conditions d'assurance. Ces-derniers doivent réagir face aux conséquences de la crise qui sont un bouleversement des flux commerciaux (Titre 1), des déséquilibres financiers et une réaction immédiate aux sanctions internationales (Titre 2).

TITRE 1 : Un bouleversement des flux commerciaux

De nouveaux risques émergent de cette crise maritime mondiale (Chapitre 1) obligeant ainsi les assureurs à s'adapter et à revoir leurs couvertures (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX RISQUES

Le contexte géographique actuel des voies maritimes aux frontières Est de l'Europe (section 1) démontre clairement les difficultés supportées par les opérateurs du commerce maritime et en particulier, assurer la continuité de circulation de leur marchandise (section 2). Des enjeux auxquels font face les assureurs.

Section 1 : Le contexte géographique des voies maritimes aux frontières Est de l'Europe

41. L'ascendance de la Russie. – Tel que nous l'avons décrit précédemment, la zone ukraino russe fait l'objet d'une notation permettant ainsi aux assureurs de calculer la prime et les conditions d'assurance de la marchandise. Toutefois, les conditions d'assurance varient également depuis l'émergence de nouveaux risques. Afin de définir au mieux ces nouveaux risques, il est nécessaire d'établir le contexte géographique de la zone et le cadre légal mis en place. Ci-dessous une carte illustrant les détroits stratégiques reliant la Mer d'Azov, la Mer Noire, la Mer de Marmara et la Mer Méditerranée. Les détroits turcs, *Dardanelles et Bosphore*, sont les seules routes maritimes reliant la Mer Méditerranée à la Mer Noire, en cela ils constituent un enjeu géostratégique très important à la fois pour l'Ukraine et la Russie.

Depuis l'annexion de la Crimée en 2014, la Russie contrôle la Mer d'Azov ainsi que son seul point d'entrée par le détroit de *Kertch*. En 2018, la Russie fait construire un pont au-dessus du détroit de Kertch afin de limiter le passage des navires et l'accessibilité aux ports ukrainiens. Une stratégie qui n'a pas apaisé les tensions entre les deux pays. Les navires marchands se retrouvent en difficulté pour acheminer les marchandises et les ports se retrouvent très vite engorgés. Selon le directeur de recherches à l'Institut dialogue des Civilisations, Alexeï Malachenko, basé à Berlin, "tout ce qui se passe actuellement a une signification symbolique. Il y a de moins en moins de rationnel. L'objectif

est de montrer que la Russie est une grande puissance”⁷⁸. La Russie s’est lancée dans une quête des Mers du Sud depuis des décennies. Or, depuis la chute de l’URSS en 1991, la Russie s’est éloignée de cet objectif depuis l’indépendance de la Roumanie et de la Bulgarie. Ainsi l’Ukraine constitue un point stratégique pour la poursuite de sa quête.



42. Le recours à la Convention de Montreux. – La domination russe se heurte, toutefois, à un traité international signé en 1936 et entré en vigueur le 9 novembre, la “Convention de Montreux”. Cet accord vise à réguler la libre circulation dans les détroits turcs et en Mer Noire. Il donne également compétence à la Turquie dans le contrôle de l’accès aux détroits. Les États suivants sont signataires de la Convention : la France, l’Australie, le Japon, les États de Yougoslavie, la Bulgarie, la Grèce, la Roumanie, le Royaume-Uni, Chypre, La Russie, la Turquie et l’Ukraine. La Convention de Montreux était précédée du Traité de Lausanne signé en 1923 qui marqua la chute de l’Empire Ottoman en 1918. Son objet était d’ouvrir le trafic des navires militaires et marchands dans les détroits turcs sans aucune restriction.

Dans les années 1930, la montée du fascisme en Italie, la crainte du réarmement bulgare et la dénonciation du Traité de Versailles par l’Allemagne menaçaient la sécurité des détroits. Par conséquent, la Turquie a incité les États signataires du Traité de Lausanne à se réunir à nouveau pour décider sur la question des détroits. Cet historique a conduit à la naissance de la Convention

⁷⁸ FranceInfo, “Guerre en Ukraine : pourquoi le contrôle de la mer d’Azov est un enjeu stratégique pour la Russie”, publié le 20 mars 2022.

⁷⁹ La voix du Nord, “drone abattu : la Turquie envisagerait d’autoriser le passage des navires américains en Mer Noire” article publié le 16 mars 2023.

de Montreux toujours en vigueur aujourd'hui, partagée entre des articles relatifs aux navires marchands et relatifs aux navires de guerre, comptant 29 articles au total. Sa principale disposition réside dans l'interdiction faite aux navires de guerre de traverser les détroits turcs en période conflictuelle contrairement aux navires marchands⁸⁰. Une interdiction qui a été contournée par la Russie depuis le début du conflit ukraino-russe en déguisant ses navires de guerre en navires marchands.

La Turquie ne peut faire valoir ses droits sur les détroits qu'en temps de guerre mais cela ne suppose pas forcément une déclaration de guerre formelle. Le professeur Glen Segell, chargé de recherche au département des sciences politiques et de la gouvernance de l'Université de l'Etat libre en Afrique du Sud, a affirmé que "même s'il n'y a pas de déclaration de guerre officielle de la part de l'Etat qui utilise la force armée, les lois de la guerre devraient commencer à s'appliquer lorsqu'il y a un usage substantiel de la force armée"⁸¹. Dans le cadre de la guerre Ukraine-russe, la Russie a officiellement déclaré la guerre à l'Ukraine le 24 février 2022, la Turquie n'a pas eu à se poser la question sur sa légitimité à agir.

43. Efficacité de la Convention de Montreux en situation de crise. – Quelques jours après la déclaration de guerre, l'Ukraine a demandé à la Turquie de fermer l'accès des détroits aux navires russes. Une requête à laquelle la Turquie n'a pu répondre que partiellement car si les navires russes prétendent rejoindre leur port d'attache, l'Etat turc ne peut pas s'y opposer. Nous pouvons déjà constater que malgré l'interdiction faite par la Convention de Montreux sur le passage des navires de guerre en temps de guerre, des détournements restent possibles notamment en déguisant les navires de guerre en navires marchands ou bien simplement en rejoignant son port d'attache. Des lacunes de la Convention, exploitées par la Russie.

Le passage des navires militaires par les détroits fait l'objet de conditions particulières définies par des directives d'application. Il est notamment mentionné que les navires de guerre sont limités en tonnage et ne peuvent poursuivre leur trajet que sous la condition de l'obtention d'une autorisation de passage délivrée par la Turquie. Ces mesures sont-elles réellement efficaces et respectées ? L'ensemble de ces mesures n'a pas empêché la Russie d'avoir une flotte militaire en mer d'Azov et en mer Noire.

Le conflit ukraino-russe n'a pas apaisé la guerre froide entre les Etats-Unis et la Russie. Toutefois, les Etats Unis n'étant pas signataires de la Convention de Montreux, ces derniers sont limités dans

⁸⁰ article 1 de la Convention de Montreux : "Les Hautes parties contractantes reconnaissent et affirment le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans le détroit" ; article 2 "En temps de paix, les navires marchands jouissent d'une entière liberté de passage et de navigation dans le détroit, de jour comme de nuit, sous n'importe quel pavillon et avec n'importe quel type de cargaison".

⁸¹ "Guerre en Ukraine : La Turquie estime avoir respecté la Convention de Montreux de 1936", Research Institute for European and American Studies (RIEAS), 05 novembre 2022.

leur renforcement naval en Mer Noire. La Convention de Montreux semblait faire obstacle à l'OTAN. Or depuis l'adhésion de la Turquie à l'OTAN en 1952, la Russie semble soupçonner un renforcement de la position de l'OTAN en mer Noire. Le rapprochement de l'OTAN et de l'Ukraine n'a fait qu'accentuer la tension existante entre les Etats Unis et la Russie. L'article 19 de la Convention permet aux navires de regagner leur port d'attache en temps de guerre. Or la Convention n'attribue aucun moyen juridique à la Turquie pour mettre en œuvre la vérification des ports d'attache des navires étrangers.

Pour les multiples raisons évoquées, les navires de guerre parviennent tout de même à s'introduire en Mer Noire en violation de la Convention de Montreux. Cette démonstration de force remet en cause l'efficacité de la Convention et la pérennité de cet accord. Les nombreux affronts faits à la Convention de Montreux par les Etats signataires dans un contexte de guerre ne seraient-ils pas susceptibles d'affecter d'autres traités internationaux ?

Le contexte géographique actuel en Europe de l'Est démontre bien la difficulté à définir les espaces de la zone ukraïno-russe et leur appartenance étatique. Le transit des marchandises est le premier élément de la chaîne de transport se trouvant être affecté par la guerre.

Section 2 : les difficultés pour assurer la continuité de circulation de la marchandise

44. Blocus des ports ukrainiens et géopolitique des céréales. – La stratégie militaire de la Russie a été de faire un blocus des ports ukrainiens pour empêcher tous navires de s'introduire en Mer Noire. Entre février 2022, date à laquelle la Russie a déclaré la guerre à l'Ukraine et juillet 2022, date à laquelle un accord céréalier a été conclu (détaillé ultérieurement), aucune marchandise ne pouvait circuler en Mer Noire. Cette interruption n'a pas épargné les contrats d'assurance risques de guerre qui ont dû réagir face aux pertes. Avant d'envisager les difficultés que rencontrent les marchandises à poursuivre leur voyage, il est nécessaire d'avoir une vue générale sur les positions de l'Ukraine et de la Russie en matière de marchandises cérésières, les seules denrées alimentaires encore assurées dans la zone de conflit.





La diversité de céréales⁸² et leur abondance place les marchandises céréalières au rang de denrée alimentaire principale au niveau mondial. A ce titre, elle constitue un enjeu particulier à la fois pour le secteur assurantiel et dans le cadre du conflit ukraino-russe. Les céréales deviennent une réelle “monnaie d’échange” et un instrument géopolitique que se disputent la Russie et l’Ukraine. Afin de redynamiser l’économie russe et lui permettre de se réaffirmer en tant que puissance mondiale, le Président Vladimir Poutine a décidé d’orienter sa stratégie économique sur les hydrocarbures et les céréales.

Les flux de marchandises ont évolué au rythme des embargos et des nouvelles relations commerciales entre la Russie et ses fournisseurs. En effet, les importations et exportations ont été fortement impactées par l’embargo contre la Russie à cause de l’annexion de la Crimée, mais aussi la riposte de la Russie en interdisant les importations en provenance d’Europe, des Etats-Unis, de l’Australie et du Canada. Les Assureurs du monde entier se retrouvent donc dans l’obligation de résilier les polices face à l’obligation de respecter les embargos. Les commerçants ne sont donc plus assurés pour ce type d’expédition et les pertes financières sont colossales. Tout comme la Russie, l’Ukraine a adopté le commerce de céréales pour mettre en valeur son économie sur la scène internationale.

L’Ukraine et la Russie sont peu à peu devenus le “grenier du monde”, à titre d’exemple en 2019-2021, plus de 50% des besoins en céréales dans 27 pays (Liban, Erythrée, Mali, Madagascar, Libéria, Congo, Rwanda, Sénégal...) dépendent de la Russie et de l’Ukraine. Ils sont devenus à eux seuls responsables de 30% des exportations mondiales de blé notamment. Entre 750 millions et 1.3 milliard de personnes sont dépendantes de ces exportations et sans lesquelles elles se retrouveraient en situation de famine⁸³. Les enjeux sont donc colossaux à la fois pour la sécurité alimentaire mais également pour la sécurité financière des commerçants.

45. La circulation des marchandises altérée. – L’arrivée à destination des marchandises

⁸² Illustration provenant de Google image.

⁸³ Données chiffrées issues de l’ouvrage “La Géopolitique du Blé”, Sébastien Abis, Pascal Boniface, 2015

où le départ de ces dernières se retrouvent différés et cela pour une durée indéterminée. La guerre plonge les opérateurs du commerce maritime dans une incertitude et un danger constant. Le rôle des assureurs et des courtiers va être crucial dans l'interprétation du danger, en calculer la probabilité de survenance et ainsi décider de couvrir ou non l'expédition en question. Ces questions vont dépendre de nombreux facteurs : le risque de détention (équipage, marchandises, navire) par les autorités russes, les potentielles ruptures dans la chaîne d'approvisionnement (entre le maritime et le terrestre), les retards entraînés par les encombrements des ports encore ouverts ou encore les détournements.

Le blocus des ports ukrainiens par la Russie concerne quatre ports : *Marioupol*, *Berdiansk* et *Skadovsk* en mer d'Azov ; *Kherson* en mer Noire. Leur activité est totalement bloquée et donc déportée sur d'autres ports ukrainiens (*Odessa*, *Tchornomorsk* et *Ioujny*) dans la mesure où ceux-ci restent ouverts dans le cadre de l'accord céréalier (suspension le 17 juillet 2023) et de pays voisins tel que le port fluvial de *Constanta* en Roumanie. Les navires sont, une nouvelle fois, à l'heure actuelle (comme entre février et juillet 2022) bloqués au mouillage ou à quai pour une durée indéterminée.

Les difficultés d'accessibilité aux ports et leur encombrement ne permettent plus aux commerçants d'avoir accès à leur stock de marchandises qui se retrouvent ainsi bloqués sur le terminal, à bord des navires ou dans les entrepôts un peu plus reculés du port de chargement. Les voies maritimes en mer Noire étant difficiles d'accès, les opérateurs ont tenté de se tourner vers les voies terrestres qui se trouvent elles aussi très rapidement engorgées.

46. La réponse des assurances sur la manière de couvrir le transit et le stockage de marchandises à l'annonce de la guerre. – Ce paragraphe vise à comprendre comment le transit des marchandises était garanti entre février et juillet 2022 dans la zone de conflit (période avant la conclusion de l'accord céréalier) ? Les polices spéciales définies en première partie de ce mémoire, étaient-elles adaptées à la rupture soudaine de circulation des marchandises ? Toutes les expéditions de marchandises impliquent un transit et parfois du stockage longue durée, en particulier depuis février 2022.

A l'annonce de la guerre, le marché anglais a été très réactif contrairement au marché français qui a pris davantage de temps pour évaluer la situation. Deux situations se sont présentées aux assureurs : les marchandises en cours de transport et celles à venir. Les marchés anglais et français ont décidé de garder telle quelle la couverture pour les marchandises en cours de transit mais de modifier les conditions pour les expéditions à venir. Pour tous nouveaux contrats, les assureurs refusent de couvrir en dehors des ports ukrainiens et acceptent uniquement dans les eaux territoriales ukrainiennes pour les risques en mer (exclusion du stockage) sous réserve d'un contrôle de compliance très strict (coordonnées de toutes les parties, exclusion de tous liens avec

la Russie, Biélorussie). Tous les documents liés à l'expédition devaient être validés par l'assureur afin d'éviter toute sanction (accord préalable encore en vigueur aujourd'hui). Certains assureurs acceptaient de couvrir certaines exportations de céréales d'Ukraine via le Danube en RO et parfois en RG ("*grain corridor*" détaillé ultérieurement). Pour certaines polices, la difficulté supplémentaire a été de relayer la même information à tous les membres de la co-assurance, qui pour certains continuaient d'assurer tel ou tel risque alors même que la co-assurance en avait décidé autrement.

Tel que nous l'avons évoqué lors de la première partie de ce mémoire, les polices spéciales sont réalisables sous 48h par l'assureur en cas de déclaration de guerre ou bien dans les sept jours suivant la police. Ce droit de résiliation unilatérale a créé un déséquilibre avec les assurés qui se retrouvent dépourvus de garantie soudainement. C'est pourquoi, la résiliation se cantonne aux risques à venir permettant ainsi aux assurés qu'ils soient toujours couverts pour les expéditions en cours en transit et en stockage.

Les polices ne semblent pas avoir été lacunaires, au contraire elles étaient très larges et presque trop. Les risques spéciaux sont par définition des risques que les assureurs veulent cantonner et maîtriser. Indépendamment des conditions générales (imprimés français et anglais), certains courtiers avaient pu bâtir des garanties additionnelles constituant des conditions particulières, favorables aux assurés, notamment sur la faculté d'abandon des marchandises stockées à terre en cas de dépossession ou perte d'usage. Ces garanties ne seront plus accordées par les assureurs à l'avenir, jugées trop coûteuses pour eux et sans aléa.

47. Les principaux points de débat entre assureurs, nés du conflit. – Tout dépend ici du « *wording* » de la police souscrite par l'assuré et du droit applicable (français ou anglais). De manière générale, l'obligation principale de l'assuré est de déclarer son sinistre si et seulement si la marchandise a subi un dommage. Dans le cadre du conflit, les autorités russes ou ukrainiennes peuvent saisir la marchandise et réquisitionner les entrepôts, laissant les assurés en perte d'usage de la marchandise destinée à l'exportation. Une question majeure se pose : les assurés sont-ils couverts pour une indisponibilité / saisie de leur marchandise alors même que celle-ci n'a subi aucun dommage (préjudice incertain) ? Le débat porte également sur la notion de fermeture des ports ukrainiens résultant de décisions d'autorités : lesquelles sont admises ? La décision doit être de fait ou de droit ?

Le débat sur la couverture assurantielle se poursuit d'autant plus qu'au fur et à mesure du conflit, la cartographie de la zone évolue au gré des urgences alimentaires et dans l'objectif de maintenir à minima le commerce ukrainien. Les assureurs doivent s'adapter aux évolutions géographiques de la zone pour maintenir une couverture en faveur des assurés.

CHAPITRE 2 : L'ADAPTATION DES ASSURANCES

Comme évoqué précédemment, le conflit évolue de jour en jour et chaque décision constitue un enjeu majeur pour les opérations commerciales, notamment dans le cadre du transport des marchandises. Une nouvelle cartographie de la zone se dessine au gré des décisions et accords internationaux (section 1) conclus dans le cadre du conflit. Des changements qui impliquent une réactivité des courtiers auprès des assureurs pour maintenir des garanties favorables aux assurés (section 2). Toutefois la décision majeure du gouvernement russe de suspendre l'accord céréalier pousse les assureurs à proposer des couvertures de plus en plus restreintes (section 3).

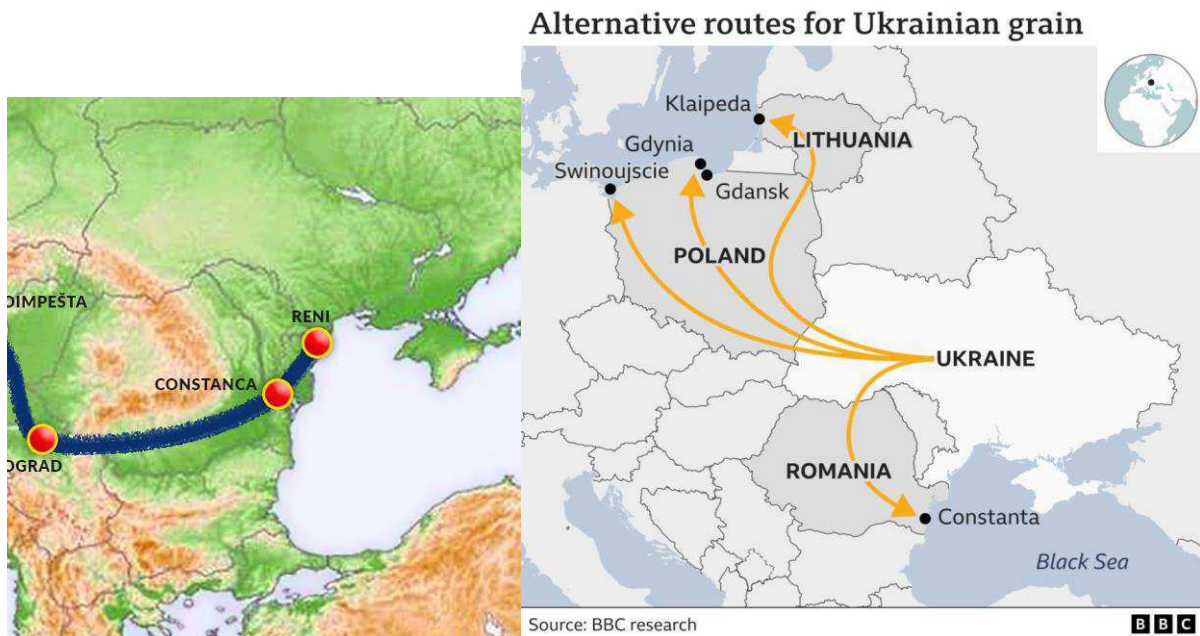
Section 1 : Une nouvelle cartographie des flux de marchandises

48. L'accord céréalier et "grain corridors". – Tel que nous l'avons évoqué précédemment, les marchandises cérésières font partie des principales marchandises importées/exportées. De nombreux pays à-travers le monde dépendent des exportations d'Ukraine et de Russie. C'est pourquoi leur arrêt plongerait de nombreuses personnes dans une situation de famine et la guerre ne serait plus simplement une guerre politique et économique mais également une guerre de la faim.

Le blocus de tous les ports ukrainiens a pris fin en juillet 2022 avec la signature d'un accord céréalier entre Kiev et Moscou sous l'égide de la Turquie et de l'ONU visant à autoriser le libre passage des navires transportant des céréales. Cet accord prévoit une tacite reconduction tous les 120 jours, soit en novembre 2022, en mars 2023 puis en juillet 2023. Par le biais de cet accord, des corridors maritimes, fluviaux et terrestres se sont ouverts et permettent le transit des marchandises. Grâce à ces corridors, plus de "20 millions de tonnes de grains ont été exportés via ces flux alternatifs"⁸⁴. Majoritairement, les céréales commencent leur voyage par camions jusqu'au port fluvial de *Reni* en Ukraine et sont chargées à bord de barges (petits navires de 5000 tonnes) capables de naviguer sur le Danube pour ensuite être déchargées au port de Constanta en Roumanie (illustration de gauche) puis rechargées à bord de plus gros navires à destination de l'Italie, du Portugal, de l'Espagne via la mer Noire. Les navires sont ensuite inspectés par la Turquie à l'entrée des Détroits (Dardanelles et Bosphore évoqués précédemment). A la fin de la section sont reproduites des images issues du site Marine Traffic, sur l'engorgement actuel sur le Danube entre Reni et Constanta et dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore⁸⁵.

⁸⁴ "Ukraine : comment le commerce des grains continue malgré la guerre", Pleinchamp, 15 mars 2023

⁸⁵ Captures d'écran du 20 juillet 2023



En amont des “grain corridors”, l’Union Européenne avait déjà créé les “couloirs de solidarité” reliant d’autres ports européens à l’Ukraine par des voies terrestres (illustration de droite) et notamment ferroviaires. La Commission Européenne a été à l’origine de cette initiative ainsi que de la suspension des droits de douane pour ces exportations spécifiques (12 mai 2022)⁸⁶. Afin de pouvoir exporter un maximum de céréales et de pouvoir approvisionner l’Ukraine, l’UE a mis en place un “plan d’action” se subdivisant en quatre points principaux⁸⁷ :

- le premier pilier a été de favoriser la communication avec la mise en place d’une plateforme d’échanges entre la Commission, les négociants et les transporteurs.
- le deuxième pilier repose sur l’abondance de véhicules avec la mobilisation des moyens de transport supplémentaires tels que les camions-citernes, les péniches, les petits navires fluviaux.
- le troisième pilier a été de donner une priorité absolue aux marchandises à destination ou en provenance d’Ukraine. Cela passe également par la suspension des droits de douane pour fluidifier les flux.
- enfin, le dernier pilier avait pour objectif d’identifier les ports européens les plus ouverts sur le monde et aux capacités de stockage les plus étendues pour les ériger au rang de hubs.

49. L’éclatement des sources d’approvisionnement. – La fermeture des ports, dans un premier temps, puis l’ouverture des nombreux flux alternatifs ont conduit les négociants à diversifier leur source d’approvisionnement. Ces changements nécessitent aussi une démarche

⁸⁶ “Exportations de céréales depuis l’Ukraine : l’UE crée des “corridors de solidarité”, Vie publique, République Française, 17 mai 2022 (site du gouvernement).

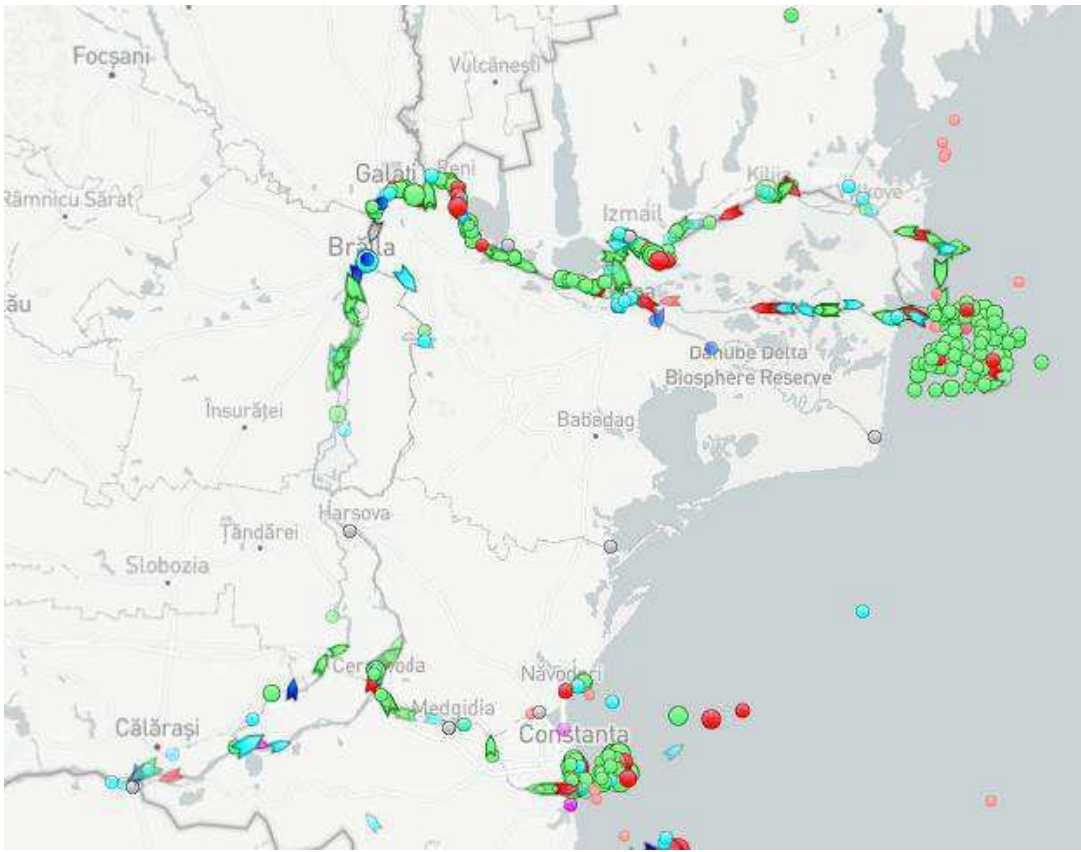
⁸⁷ op.cit.

assurantielle afin que les expéditions soient couvertes. Quelques exemples de nouvelles sources d'approvisionnement rencontrés dans la pratique du commerce maritime⁸⁸ : de nombreux assurés se sont tournés vers les Etats-Unis, le Brésil et la Chine pour s'approvisionner en maïs. Pour les autres types de céréales (blé tendre, orge, seigle, avoine) les négociants se sont concentrés sur l'Union Européenne, l'Australie et le Canada. L'Argentine est également très présente dans les exportations de céréales. D'autres marchandises initialement exportées depuis l'Ukraine et la Russie sont également sourcées ailleurs telle que la potasse (utilisée comme engrais), importées depuis la Chine et le Canada.

L'éclatement des routes et des sources d'approvisionnement pour les négociants ont bouleversé les contrats d'assurance. Des problématiques assurantielles sans précédent qui surgissent au fur et à mesure des rebondissements dans le cadre du conflit (tel que l'accord céréalier) pour savoir dans quelle mesure les assurés seront protégés.

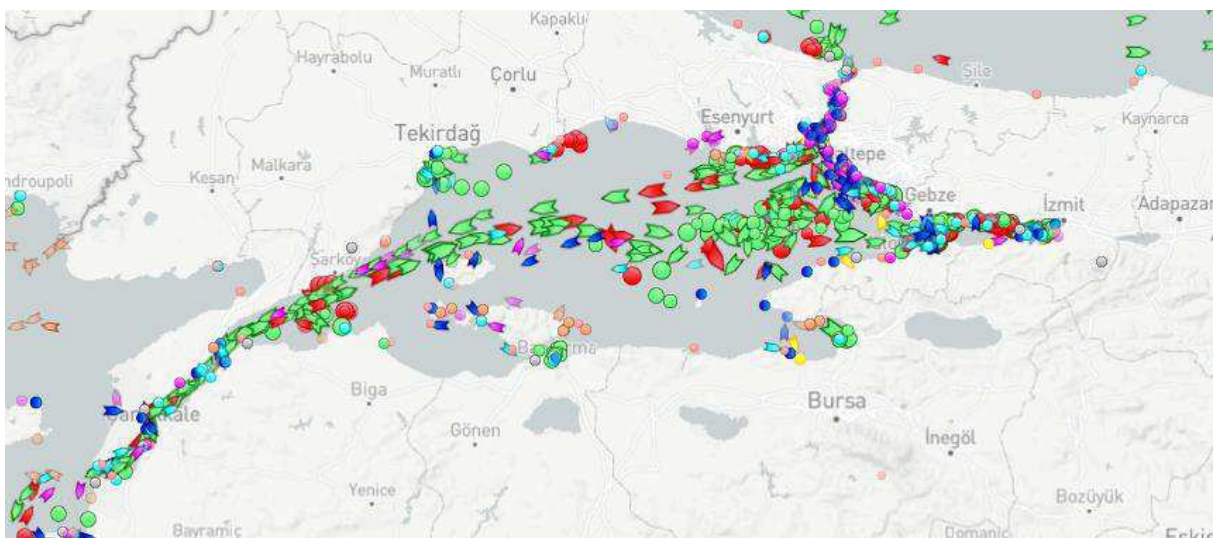
⁸⁸ “Des chiffres et des céréales, l'essentiel de la filière”, Intercéréales, édition 2022

RENI (Port fluvial en UKRAINE)



CONSTANTA (Port maritime en Roumanie reliant mer Noire et Danube)

Détroit du BOSPHORE



Détroit des DARDANELLES

Section 2 : les garanties proposées par les assureurs sous l'égide de l'accord céréalier

50. Le rôle déterminant du courtier. – Tel que nous l'avons évoqué précédemment, le courtier joue un rôle majeur dans la rédaction des polices d'assurance. Celui-ci étant du côté des assurés, il va toujours chercher à lui fournir la meilleure des couvertures pour ces expéditions et notamment dans les situations les plus risquées. Le courtier négocie avec les assureurs, pour le compte de son client, le rachat de certaines exclusions mentionnées dans les clauses générales de la police pour y insérer des clauses additionnelles (particulières). Il négocie aussi le taux de prime se rattachant aux clauses négociées. En somme, le courtier est un bras droit du client dans la gestion de ses risques. Son conseil est précieux dans le processus de prise de décision et cette caractéristique lui réserve une place auprès des organes décisionnaires de ses clients.

La guerre en Ukraine a permis aux compagnies d'assurance de se rendre compte de la surprotection accordée aux assurés et désormais refusent catégoriquement de prendre en charge certains risques, tel que l'abandon des marchandises stockées à terre en cas de dépossession ou de perte d'usage (évoqué au paragraphe 46). En effet, depuis le début du conflit, beaucoup d'assurés se sont retrouvés dépossédés de leur marchandise en raison de la réquisition de certains entrepôts, la clause relative à l'abandon leur permettait d'être couverts. Cette clause a été jugée trop coûteuse par les compagnies d'assurance sans aléa car le gouvernement ukrainien réquisitionne beaucoup d'entrepôts pour des besoins militaires. Ainsi cette garantie ne sera plus accordée sous l'égide de l'accord céréalier et ne le sera plus à l'avenir. L'offre d'assurance semble se limiter peu à peu en la défaveur des assurés.

51. L'offre d'assurance limitée. – À la suite de l'accord céréalier conclu en juillet 2022, les assureurs ont revus leur position sur certains points, tandis que d'autres sont restés identiques à la situation du blocus des ports ukrainiens. Aucune couverture ne sera délivrée à terre en Ukraine. Ne seront possibles qu'une couverture risques ordinaires (comprenant les autres modes de transport) ou risques de guerre en mer ("*Waterborne*"). Toutefois ces garanties ne sont accordées que par un petit nombre d'assureurs et soumises à un contrôle compliance très strict (détaillé dans le titre 2). Par ailleurs, l'offre d'assurance risque de guerre dans le cadre de l'accord céréalier s'accompagne de taux de prime très élevés avec la contrepartie du "*no claim bonus*" (développé au titre 2).

La question de la prise en charge des surestaries est aussi centrale dans le cadre du conflit. En effet, lorsqu'un navire reste bloqué à quai en Ukraine ou bien que le déchargement/chargement du navire prend plus de temps que celui convenu contractuellement, l'armateur va réclamer le paiement de surestaries qui peuvent être assimilées à des pénalités de retard. En principe cette question est réglée par la charte partie conclue entre le fréteur et l'affréteur, toutefois il n'est pas impossible d'apercevoir des clauses "*demurrage*" dans les polices cargo si le navire est resté à quai

pour cause d'une expertise de la marchandise ou pour un nettoyage du navire afin de respecter les normes de sécurité (les navires de pétrole par exemple). Dans les deux cas évoqués, l'assureur pourra prendre en charge les frais de surestaries si une telle clause figure dans la police. En revanche, s'agissant du blocage des navires en Ukraine, la question ne semble pas être résolue par les polices cargo risques de guerre.

52. Le recul du marché anglais. – A titre de rappel, le marché anglais du risque de guerre se divise en deux polices "*War Cargo Clauses*" et "*Strike Cargo Clauses*", les deux garantissant les mêmes risques mais dont l'origine est différente. Depuis le début du conflit, le marché anglais a reculé très rapidement de la zone de conflit et se trouve être très réticent à accorder une quelconque couverture. A cet effet, il refuse désormais catégoriquement de couvrir les dommages ayant pour cause des risques politiques (cf. paragraphes 25 et suivants) tels que des émeutes, des grèves. Ainsi, le marché anglais ne couvre en ukraino-russie que les risques de guerre au sens propre.

La question des moyens de transport annexes dans le cadre des "grain corridors" et "couloirs de solidarité" est également soulevée car les polices anglaises ne couvrent pas les marchandises à bord des allèges contrairement au droit français. Tel que nous l'avons évoqué les allèges sont des petites embarcations qui pourraient tout à faire l'objet d'une réquisition par les gouvernements et traverser le Danube pour acheminer les marchandises. Ainsi, il pourrait être opportun d'inclure les allèges dans le bénéfice de la garantie risque de guerre anglaise. Le dernier point d'attention portera sur l'assurabilité du risque de terrorisme. Tel que nous avons décrit le terrorisme dans la première partie de ce mémoire, certains actes de guerre commis dans le cadre du conflit à l'encontre de certaines marchandises pourraient être considérés comme des acte de terrorisme. Un acte qui ne serait donc pas couvert par la police RG anglaise, le terrorisme faisant partie des risques politiques ("*Strike clauses*").

Malgré une ouverture des flux de marchandises, la tendance des compagnies d'assurance est davantage portée vers une réduction des garanties accordées. Une situation qui semble avancer vers un durcissement des conditions d'obtention de ces garanties suite à la décision du gouvernement russe de suspendre l'accord céréalier.

Section 3 : Un retour au blocus des ports ukrainiens depuis la suspension de l'accord céréalier

53. Comment les assureurs appréhendent-ils la suspension de l'accord céréalier ? – L'accord céréalier conclu en juillet 2022 devait être renouvelé pour la troisième fois en juillet 2023, or la Russie en a décidé autrement et a annoncé le 17 juillet 2023 la suspension de l'accord. Cette décision a pour principale conséquence, le retour à un blocus des ports ukrainiens et la suspension du libre passage des navires transportant des marchandises alimentaires et notamment le grain, en

mer Noire. La question que tous les traders, propriétaires de marchandises se posent, comment vont être assurées leurs expéditions “*cargo*” suite à cette annonce ? Certaines garanties avaient été accordées par les assureurs sous réserve du maintien de l’accord. Il en résulte que toutes ces garanties données avec “*warranty*” sont suspendues pour le moment. Cette situation plus ou moins attendue (selon les menaces récurrentes de la Russie de suspendre l’accord), est très incertaine et les choses vont évoluer rapidement. C’est pourquoi, les assureurs ne se prononcent pas clairement pour le moment. Néanmoins, si l’accord n’est définitivement pas renouvelé, les exportations se feront à priori comme du temps de l’accord, soit via le Danube, les “*grain corridors*” et “couloirs de solidarité”. En revanche, les assureurs et courtiers devront faire face à la difficulté se présentant à eux, à savoir une augmentation significative du risque en mer et à terre puisque la Russie ne garantira plus le libre passage des navires chargés de denrées alimentaires. S’agissant du stockage à terre en Ukraine, les compagnies d’assurance ne feront pas de retour en arrière et il restera non couvert. Toutefois, la question du stockage en mer (navire au mouillage) peut se poser et les assureurs semblent accepter de couvrir le risque. Les taux de prime se verront également fortement impactés au risque que les assurés décident de s’auto assurer, voire de ne pas s’assurer et donc prendre le risque de subir des catastrophes financières.

54. bouleversements à venir depuis l’attaque récente du Danube. – À la suite de la décision de la Russie de ne pas reconduire l’accord céréalier, la question s’est posée de savoir si les “*grain corridors*” tel que le Danube serait impacté par la suspension. La Russie a fait valoir sa réponse dans la nuit du dimanche 23 au lundi 24 juillet 2023 au cours de laquelle la Russie a bombardé des entrepôts de céréales ukrainiens situés dans les ports fluviaux du Danube⁸⁹. Les exportateurs comptaient principalement sur le Danube pour faire circuler leur marchandise entre l’Ukraine et le reste du monde. Une option qui semble difficilement envisageable désormais, d’autant plus que les compagnies d’assurance ne vont plus garantir ces voies si le risque y est quasiment inévitable (absence d’aléa). Le Premier Ministre en Angleterre, Rishi Sunak, s’est entretenu avec le Président Ukrainien, Volodymyr Zelensky, le lendemain de l’attaque pour lui faire part de l’intention de la Russie de s’en prendre à tous les navires marchands transitant par la mer Noire et également pour réaffirmer l’intention commune de la Turquie et de l’ONU de restaurer un accord céréalier⁹⁰. La Russie a également renforcé les intimidations militaires en multipliant les mines sous-marines aux abords des ports ukrainiens.

Le bouleversement des flux commerciaux qui s’est traduit par l’émergence de nouveaux

⁸⁹ Olena Harmash and Tom Balmforth, “*Russia Attacks Danube Grain Export Route*”, Marine Link, 24 juillet 2023

⁹⁰ “*Britain Warns Russia May Start Targeting Civilian Ship*”, Shipping Telegraph, 26 juillet 2023

risques en mer et à terre a réanimé les polices risques de guerre et risques politiques notamment sur le marché anglais, la distinction est fine et pourtant bien présente entre les deux polices. Les assurés au départ “sur assuré” grâce au travail des courtiers se retrouvent peu à peu “sous assuré” pour le transport de leur marchandise en zone de conflit et à partir de cette tendance, préfèrent s’auto-assurer. Le second volet de cette partie aura pour objet de détailler les conséquences financières principales de la crise et comment celles-ci ont affecté profondément le secteur du commerce maritime à différents niveaux de la chaîne de transport.

TITRE 2 / Les conséquences financières de la crise et la réaction aux sanctions internationales

Comme toute période de crise, la guerre ukraino-russe ne fait pas exception et affecte douloureusement le secteur maritime sur un plan financier. Les activités maritimes en mer Noire sont déjà au ralenti, voire en extinction totale, qui va en supporter les coûts ? Les compagnies d’assurance certes, mais aussi les armateurs, les traders, les exportateurs, les ports, les opérateurs du commerce maritime au sens large (chapitre 1). Pour les quelques expéditions assurées, les compagnies doivent suivre un process compliance très strict au regard de la multitude de sanctions dirigées contre la Russie (chapitre 2).

CHAP 1 : LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

Le poids financier d’une telle incidence sur le transport de marchandises se ressent concomitamment par les opérateurs de la chaîne de transport et par les compagnies d’assurance. Ils forment un cycle vicieux qu’il est difficile de briser. Les taux de prime d’assurance sont calculés sur le risque et le volume de marchandises prévues au transport. Le prix de vente de la marchandise, le prix fixé par les armateurs pour les affrètements de navires et le prix final pour le consommateur prennent nécessairement en compte le coût de l’assurance (section 1). Inversement, les taux de prime d’assurance sont calculés sur le risque et le volume de marchandises prévues au transport (section 2).

Section 1 : les conséquences supportées par les opérateurs de la chaîne de transport

55. Les exportateurs subissent la hausse des coûts logistiques. – Tel que nous avons pu l’observer dans le titre précédent, la marchandise présente des difficultés à circuler. C’est pourquoi des “grain corridors” et des “couloirs de solidarités” se sont mis en place. Toutefois, ces solutions indispensables augmentent considérablement les coûts logistiques qui sont à la charge, suivant l’incoterm choisi lors de la vente, du vendeur ou de l’acheteur. Dans le cadre d’un transport principal exclusivement maritime, les incoterms que l’on retrouve le plus souvent sont CIF (“Cost,

Insurance and Freight”) et CFR (“*Cost and Freight*”), les plus intéressants pour le vendeur car il maîtrise le transport et fait supporter à son acheteur les risques et les dépenses logistiques sur le prix de vente. A la différence de l’incoterm FAS (“*Free Alongside Ship*”) qui décharge le vendeur du coût et du risque du transport une fois la marchandise déposée le long du navire. Ainsi les coûts logistiques à partir du chargement sont à la charge de l’acheteur, le prix de vente sera donc plus faible.

La saturation des ports ukrainiens (fermés depuis la suspension de l’accord céréalier) et celle des ports voisins engendrent des coûts logistiques énormes et les agriculteurs ukrainiens (principaux exportateurs de céréales) se retrouvent en difficulté si l’incoterm de vente utilisé n’est pas avantageux pour eux. Les agriculteurs subissent également les marges prises par les “*traders*” (négociants) au cours de l’opération de vente de la marchandise. D’autant plus que les coûts en matière d’engrais et de gaz n’ont pas diminué⁹¹.

56. Les surprimes payées par les assurés. – Depuis le début de la guerre, les taux de prime appliqués sur les polices risques de guerre se sont enflammés amenant ainsi les assurés à renégocier leur police. Pendant toutes ces années de “calme”, l’assurance RG a amassé beaucoup de primes mais sa spécialité fait aussi qu’elle doit indemniser des sinistres particuliers et dont les montants sont très élevés. A l’annonce de la guerre, le secteur assurantiel anglais et français décide d’augmenter leurs taux de prime, déjà très élevés. Les assurés se retrouvent donc face à une impasse : ne pas assurer leurs marchandises ou bien s’auto-assurer mais s’exposer à un gros risque financier alors que la situation financière est déjà très instable. Sachant que les compagnies n’assurent plus à terre en Ukraine, les assurés envisagent de se couvrir en “*waterborne*” et de s’auto assurer pour les risques à terre, ce sont des solutions hybrides. Toutefois, avoir la garantie “*waterborne*” uniquement reste, néanmoins, très chère (surtout depuis la suspension de l’accord céréalier). L’enjeu pour les courtiers va être double à ce niveau-là : négocier une garantie suffisante au meilleur prix pour l’assuré mais également conserver son portefeuille client.

57. Le marché de l’affrètement sous tension. – Le marché de l’affrètement se retrouve également en difficulté, les fréteurs (propriétaires de navires) sont très réticents voire totalement contre l’idée de donner en location leur navire pour des expéditions prévues en zone de conflit. Pour les quelques navires affrétés, les affréteurs (locataires) doivent payer un loyer ou un fret exorbitant au fréteur et ainsi en faire supporter une partie du coût sur le consommateur final. Alors que la demande augmente, l’offre de transport diminue. A titre d’exemple, Total Energies est le plus gros affréteur de pétroliers au monde et leur flux ont diminué de 8% sur l’année 2022⁹².

En matière d’affrètement, les fréteurs se retrouvent aussi en difficulté financière lorsque leurs

⁹¹ “Ukraine : comment le commerce des grains continue malgré la guerre”, *Pleinchamp*, 15 mars 2023

⁹² “Le conflit en Ukraine a chamboulé les affrètements spot de pétroliers en 2022”, *Le Marin*, 27 janvier 2023

navires sont affrétés par des sociétés russes. Les contrats doivent être résiliés immédiatement en vue du respect des sanctions internationales mais cela engendre de très lourdes pertes financières pour les fréteurs. Quand bien même les navires seraient soumis à un pavillon étranger et donc soumis au droit de ce pavillon, comment les fréteurs peuvent-ils récupérer physiquement leur navire aux mains des affréteurs russes ? Cette situation se rencontre aussi dans le milieu aérien, la plupart des compagnies aériennes ne sont, en réalité, pas propriétaires de leurs avions. Elles louent les avions à des sociétés de leasing appelés les “*lessors*” ou “sociétés de crédit-bail” (représentent 50% de la flotte mondiale), c’est le cas de la compagnie russe *Aeroflot*⁹³. Les “*lessors*” achètent des avions pour ensuite les donner en location à des compagnies aériennes en échange d’un loyer. Toutefois, la situation se complique lorsque la guerre en Ukraine a été déclarée, de nombreux vols ont été interdits, des parcs aériens bloqués et donc des avions bloqués en Russie.

Deux options se sont présentées aux « *lessors* » : poursuivre leur business mais enregistrer de lourdes pertes à cause du blocage des avions et s’exposer aux sanctions internationales interdisant tout lien avec la Russie ? Ou bien résilier les contrats de leasing, subir des pertes financières également mais surtout perdre leurs avions ? S’exposer aux sanctions n’est pas un choix judicieux, c’est pourquoi les « *lessors* » ont choisi de résilier leur contrat avec les compagnies aériennes russes. La question s’est donc posée et se pose toujours actuellement, comment récupérer les avions ?

Pour se prémunir des locataires douteux, les lessors ont pris des précautions telle qu’immatriculer leurs avions sur des registres étrangers, afin de bénéficier d’un droit plus favorable. Toutefois, quand bien même le droit serait favorable à la restitution de l’avion à son propriétaire, la Russie est inaccessible et elle ne rendra pas de son plein gré les avions. Elle a proposé de poursuivre le paiement des loyers en rouble, bien que le Président Poutine sache parfaitement que cette solution n’est pas envisageable pour les lessors à cause des sanctions. Les propriétaires se retournent donc vers leurs assureurs, or ces-derniers plaident des circonstances exceptionnelles pour échapper à l’indemnisation qui revient de plein droit aux “*lessors*” suite à la perte de leurs avions. Les lessors adoptent un point de vue différent et plaident l’escroquerie.

De manière générale, que nous soyons en transport maritime ou aérien, les problématiques sont les mêmes. A l’issue de la guerre, si un jour les propriétaires de navires et avions retrouvent la jouissance et la pleine propriété de leurs avions, ces-derniers devront faire face à des contrôles de sécurité majeurs, probablement des travaux pour respecter à nouveaux les normes internationales. Tout ceci représente des enjeux financiers colossaux, ajoutés aux pertes actuelles les propriétaires vont-ils survivre financièrement à cette guerre, la technique du leasing sera-t-elle en déclin ?

Toutes les conséquences supportées par les opérateurs de la chaîne de transport sont aussi supportées d’une quelconque manière par les assureurs.

⁹³ “Plus de 600 avions volés à leurs propriétaires par les compagnies russes”, *TravelGuys*, 7 avril 2022

Section 2 : les conséquences supportées par les assureurs

58. La répartition des coûts de gestion du client. – Sur certaines polices, les assureurs se retrouvent en co-assurance. Selon *Assurance Crédit Entreprise* “la coassurance est une opération qui consiste avec un seul contrat de couvrir un même risque ou un même ensemble de risques avec plusieurs sociétés d’assurances. Chaque assureur s’engage à prendre un pourcentage du risque, il reçoit en échange un pourcentage de prime et en cas de sinistre, il doit indemniser de manière proportionnelle les prestations dues”⁹⁴. Ce système n’implique pas de solidarité en cas de défaillance d’un assureur (chacun paye sa part) et un assureur “chef de groupe” est nommé pour gérer le contrat, la compagnie “apéritrice”. En cas de sinistre, l’assuré doit se référer à l’apériteur qui prendra les décisions pour la co-assurance et cette-dernière sera tenue de suivre les décisions techniques en vertu de la “*follow clause*” de la police et non les décisions commerciales. La gestion du compte engendre des coûts que la compagnie apéritrice ne souhaite pas supporter seule, la question s’est alors posée de savoir si ses coûts peuvent être partagés avec la co-assurance ou s’ils sont transférés en partie sur la prime de l’assuré. Les taux de prime étant déjà très élevés, faire supporter ce coût sur l’assuré semble disproportionné. C’est pourquoi l’apériteur devrait pouvoir faire supporter ce coût sur la co-assurance par le biais d’une petite contribution, un avis difficile à mettre en place ne faisant pas l’unanimité.

59. L’exigence de rigueur dans la gestion du portefeuille. – Les économies anglaises et françaises font face à une stagflation depuis la crise le Brexit conjugué à la crise en Ukraine. Ce phénomène se traduit par une augmentation des prix dans une économie au ralenti. Une situation qui amène les assureurs et intermédiaires d’assurance à renforcer la gestion de leur portefeuille clients. La co-assurance, telle que nous l’avons évoquée dans le paragraphe précédent, permet aux assureurs de se partager les coûts de gestion des dossiers et des sinistres. Toutefois, pour certains dossiers, le montant du sinistre est tel que les assureurs ont eux-mêmes besoin de s’assurer, c’est le mécanisme de la réassurance. Ce mécanisme est défini par *Assurance Crédit Entreprise* de la manière suivante : “la réassurance permet à une société d’assurance de s’assurer à son tour auprès d’un tiers pour une partie plus ou moins importante de ces risques. La société d’assurance réassurée reste toujours responsable vis-à-vis de son assuré”⁹⁵. La réassurance est une technique de financement particulièrement répandue dans le cadre du conflit ukraino-russe, le montant des sinistres étant colossal. Dans ce contexte, les compagnies d’assurance sont très réticentes à payer des indemnités d’assurance malgré les taux de prime élevés depuis des années et en constante augmentation depuis l’annonce de la guerre. Ce refus généralisé autant chez les assureurs français que les assureurs anglais, est perçu comme une forme d’injustice chez les assurés qui ont toujours

⁹⁴ <https://www.assurance-credit-entreprise.fr/glossary/coassurance/>

⁹⁵ op.cit.

payé leur prime risques de guerre sans être confrontés à une guerre au sens propre depuis des années avant la naissance de la guerre ukraino-russe.

60. Le rôle prédominant du courtier. – Le rôle du courtier va être de corriger cette injustice et de négocier auprès des assureurs la meilleure couverture au prix le plus compétitif. Les négociations sont une étape cruciale dans la vie d'un contrat et seuls des intermédiaires qualifiés pourront en tirer le meilleur parti pour leur client. A ce titre, le courtier sera l'interlocuteur principal de l'assuré et aura la gestion du compte de son ouverture à sa fermeture. L'intermédiaire d'assurance représente également un coût pour la compagnie d'assurance qui le rémunère par le biais d'une commission de courtage. En revanche, le courtier agit toujours au nom de son client et non pour la compagnie d'assurance. Certaines exceptions peuvent se présenter avec certains gros clients avec lesquels le courtier conclut directement des accords sur une rémunération complémentaire pour des services supplémentaires indépendants de la compagnie d'assurance. A titre d'exemple, les services du courtier peuvent être requis pour assurer une gestion administrative des dossiers entre les filiales de son client. Ce sont des accords spéciaux, plutôt rares dans la pratique.

A la lecture de ce chapitre, nous pouvons constater que chaque opérateur du commerce maritime, à son échelle, doit faire face à des difficultés financières liées à la crise. Différents marchés interconnectés tels que l'affrètement et l'assurance tentent également de s'en sortir en essayant d'amortir les coûts, pourtant personne ne peut contraindre la Russie à être coopérative. Les pertes sont colossales et commencent tout juste à se chiffrer. Les assureurs reculent, les assurés persistent. De nouveaux process internes sont mis en place chez les assureurs pour respecter les sanctions internationales, une administration lourde et contraignante pour les assurés qui constitue une entorse à la confidentialité de certains contrats.

CHAP 2 : RENFORCEMENT DES PROCESS DE COMPLIANCE FACE AUX SANCTIONS INTERNATIONALES

La guerre en Ukraine n'a pas été épargnée, ni par les organes de justice internationale, ni par les autres Etats. Nombreux sont les acteurs internationaux qui ont émis des sanctions à l'égard de la Russie et de tout Etat venant en soutien de ses actions (section 1). Le marché assurantiel n'a pas eu d'autre choix que de réagir immédiatement avec de nouvelles mesures, bien qu'une procédure compliance soit déjà en vigueur depuis longtemps (section 2).

Section 1 : La remise en cause de l'efficacité des sanctions dans le milieu maritime

61. Des dispositifs de sanctions sont mis en place. – Différents types de sanctions peuvent être émis par les Etats et les organes internationaux. Aujourd’hui, les deux principaux régimes de sanctions internationales sont les Etats-Unis et l’Union Européenne. Quatre différentes catégories de sanctions ont été recensées par le Professeur Philippe Delebecque et le Directeur Juridique du Bureau Veritas, Julien Raynaut⁹⁶ :

- les sanctions économiques : embargo, restrictions commerciales, interdiction d’implantation ou d’exportation, gels des avoirs. A ce titre, 21 milliards d’euros d’avoirs de personnalités russes en UE ont été gelés et environ 300 milliards d’euros d’actifs de la banque centrale russe en UE ont été gelés également⁹⁷.
- les sanctions financières : interdictions d’accès aux systèmes financiers internationaux (SEPA, SWIFT), interdictions de prêts ou investissements.
- les sanctions sectorielles : secteurs économiques particuliers ou industries spécifiques.
- les sanctions individuelles : restrictions ciblées sur des entreprises, individus ou navires.

Les pays visés par ces sanctions sont la Russie, la Biélorussie, l’Iran, la Syrie, la Libye et le Venezuela. Cependant cette étude fera un focus sur les sanctions dirigées contre la Russie. Tel que nous l’avons évoqué, les systèmes américain et européen sont les plus actifs en matière d’émission de sanctions. Les principales sanctions communes sont l’interdiction de tout lien de commerce avec l’exploration ou la production de pétrole en mer Arctique (l’UE ajoute les transports, l’énergie, le gaz, le réseau télécom et les minéraux). Ils interdisent également toutes transactions commerciales ou financières en lien avec les régions de la Crimée, du Donetsk et Louhansk. Enfin, chacune a émis une liste de personnes, groupes et entités faisant l’objet de sanctions sur leur territoire, il s’agit de la SDN (*Specially Designated Nationals and Blocked Persons List*) aux Etats-Unis et de la “liste consolidée” en UE. Ces sanctions concernent à la fois les individus et les personnes morales. L’instabilité de la crise ukraino-russe implique que les autorités soient réactives et pour cela, l’UE actualise régulièrement ses sanctions. Dans cet objectif, elle émet des “paquets” de sanctions par le biais de Règlements européens. Malgré les sanctions mises en place, le navire reste une cible difficile à atteindre et la crédibilité des sanctions diminue.

62. Les limites à l’efficacité des sanctions. – Les sanctions produisent également des effets indirects indésirables tels que leur contournement ou de l’inflation. Les questions se posent de savoir si les sanctions sont efficaces, légitimes et cohérentes dans leur finalité ? La “finalité” sous-entend un soutien à l’Ukraine, un souhait de (re)négocier, simplement protester, ou bien redéfinir des frontières. L’efficacité des sanctions est remise en cause dans le milieu maritime pour plusieurs raisons et la principale serait le caractère mouvant du navire. En effet, le navire est une cible difficilement atteignable et identifiable. Celui-ci peut transporter des marchandises

⁹⁶ Philippe Delebecque, Julien Raynaut, Présentation Power Point, Bureau Veritas, 2023

⁹⁷ “Europe is a Dynamic world, Qu’attendre des sanctions européennes ?”, AIG, 20 avril 2023

interdites, être armé par des individus ou personnes morales sanctionnées, lui-même sous sanction ou encore être la propriété d'une entité faisant partie de la "liste consolidée" ou SDN. Cette difficulté a déjà été pointée du doigt par les autorités internationales dont l'ONU en 2017, par une décision du Conseil de Sécurité. Le Conseil avait identifié une pratique illicite de transport de marchandises illicites par le biais du transfert de navire à navire en mer. Afin de lutter contre cette pratique, le Conseil permet aux Etats "d'inspecter et confisquer, dans leurs eaux territoriales, tout navire s'ils ont des motifs raisonnables"⁹⁸.

Cette décision présente deux limites : une limite territoriale, les navires en cause ne vont pas s'aventurer dans les eaux territoriales des Etats appliquant cette décision ; une limite juridique en ne définissant pas les termes de "motifs raisonnables". Les principaux pays concernés par ces sanctions trouvent toujours le moyen de les contourner par le biais de pratiques frauduleuses, aussi appelées "*deceptive practices*" par les Etats-Unis.

L'OFAC ("*Office of Foreign Assets Control*") a émis en 2020 un guide recensant les différentes pratiques frauduleuses afin de lutter contre les pratiques maritimes utilisées pour contourner les sanctions. Nous avons déjà évoqué la pratique du transfert entre navires ("*ship to ship transfer*") qui consiste en une opération de transfert de marchandises entre deux navires, loin des côtes, éloignés des zones surveillées par les autorités maritimes.

Les fraudeurs ont également recours à d'autres pratiques telles que le pavillonnage abusif ("*Flag Hopping*"), le navire change régulièrement de pavillon afin d'échapper aux contrôles imposés par son pavillon et en vue de contourner les sanctions internationales que le pavillon appliquerait. Également, la pratique de couper son AIS (système de suivi automatique) qui permet au navire de se rendre invisible pendant la suspension.

La dernière pratique régulièrement utilisée est celle de l'errance maritime, un navire qui ne suit pas un itinéraire particulier dans l'éventualité de se livrer ainsi à un "*ship to ship transfer*". Dans le cadre d'une guerre, ces pratiques sont utilisées par les Etats concernés par des sanctions internationales. Cependant, la difficulté majeure à laquelle doivent faire face les autorités est l'absence de preuves, il est très difficile de prouver une pratique frauduleuse, les autorités procèdent par faisceaux d'indices mais cela reste insuffisant.

63. Le phénomène des "*Dark Fleets*", une pratique se généralisant dans le cadre du conflit ukraino-russe. – Comme son nom l'indique, les "*Dark Fleets*" sont des "flottes de l'ombre". Il s'agit d'une flotte de navires naviguant en toute clandestinité dans le but d'échapper aux contrôles maritimes et plus particulièrement aux sanctions internationales. Le Bureau Veritas

⁹⁸ Décision du Conseil de Sécurité de l'ONU du 22 décembre 2017, S/RES/2397 (2017).

aurait estimé cette flotte à 440 pétroliers en fin de vie, non assurés et dont le propriétaire est inconnu, selon les propos de Julien Raynaud. La majeure partie de cette flotte transporterait du pétrole sanctionné en provenance de la Russie. Une partie de la flotte chinoise serait également liée aux “*Dark Fleets*”. Certains opérateurs tentent discrètement de trouver leur compte de la guerre en Ukraine et d’y extraire des bénéfices même si cela touche aux sanctions internationales. L’Europe étant émettrice, en partie, des sanctions prononcées contre la Russie, ces-dernières n’ont plus de lien commercial. Ainsi, les nouveaux clients de la Russie sont l’Inde, la Chine et le Proche Orient. Les compagnies maritimes telles que CMA CGM, Maersk, MSC, Hapag Llyod ne souhaitant plus naviguer pour le compte de la Russie, cela laisse le champ libre à tout autre armateur.

Toutefois, ces expéditions sont très risquées et aucun assureur ne semble accepter de garantir de telles ambitions, d’autant plus que les navires sont vieux (ne possédant probablement pas de certificats d’aptitude à la navigation délivrés par les sociétés de classification). Conformément aux sanctions délivrées en décembre 2022, est interdit le transport de pétrole vers l’Europe (dont la Suisse) et les Etats-Unis mais pas vers d’autres régions, conditions qui ne s’appliquent qu’aux Etats signataires de ces sanctions.

Depuis février 2023, les armateurs européens peuvent acheminer du pétrole vers d’autres régions du monde sous réserve de “respecter le prix maximal de 60 dollars le baril”⁹⁹. Les compagnies d’assurance occidentales persistent à ne pas vouloir couvrir ces expéditions. L’Union Européenne a émis son onzième paquet de sanctions le 23 juin 2023 dans lequel elle instaure un “*UE Port Ban*” interdisant l’accès à certains ports européens. Les Etats apprécient librement cette interdiction et décident à qui elle est applicable.

64. L’avenir des sanctions ? – La mer est un bien commun, pour certains endroits appartenant à des Etats, pour d’autres libres de droit. C’est pourquoi pour y faire respecter des lois et y appliquer des sanctions, les Etats doivent collaborer, sachant que chacun reste libre de les appliquer ou non. La guerre en Ukraine démontre bien la faiblesse des Etats et des organes internationaux à former une cohésion internationale, la preuve en est que les différentes puissances se répartissent à nouveau en blocs et s’affrontent par le biais d’une guerre économique, sociale et politique. Quel avenir pour les sanctions de l’UE contre la Russie ? Trois scénarios sont envisageables selon le réseau mondial d’assurance dommages AIG (American International Group) :

- “un statu quo et une érosion de l’efficacité des sanctions” c’est-à-dire un maintien des sanctions sans aggravation mais une érosion à cause des détournements de sanctions ;
- “un durcissement et une insensibilisation” c’est-à-dire un durcissement des sanctions en

⁹⁹ op.cit. ANNE BARRAT

raison des potentiels crimes de guerre mais une insensibilisation russe liée à ses contrattaques.

→ “des négociations et levées graduelles” des sanctions en raison des revers russes mais certains Etats s’y opposeront catégoriquement.

En règle générale, les assureurs sont réticents à accorder une quelconque couverture que l’expédition soit légale ou non (exemple de Fractal Shipping). Les sanctions internationales mises en place s’affaiblissent et se révèlent inefficaces face à la montée des détournements. Comment les assureurs appréhendent-ils les sanctions ? Assurent-ils toujours des expéditions ? Leur politique de conformité s’est-elle durcie ?

Section 2 : Les contrôles de conformité mis en place

65. Le retrait des assureurs. – Face à la multitude de sanctions déployées par l’Union Européenne contre la Russie, les assureurs et courtiers spécialisés en transport ayant un point d’attache sur le territoire russe envisagent leur retrait, tel est le cas pour le groupe Marsh, leader mondial en courtage d’assurance et gestion des risques. D’autres secteurs du monde maritime sont également concernés tel que la plaisance avec le retrait de la compagnie Generali. Comment interpréter ce retrait ? Les assurés doivent-ils comprendre que leurs marchandises ne seront définitivement plus assurées en Russie, dans la mer Noire, en mer d’Azov ? Les exportateurs de grain russe doivent-ils faire une croix sur les assureurs occidentaux ? En effet, les compagnies d’assurance ne sont plus autorisées à avoir des liens commerciaux avec la Russie. La durée de cette interdiction reste incertaine. Afin de contrôler le respect de cette interdiction et prévenir les éventuelles fraudes des assurés en cachant leur lien avec la Russie, les compagnies ont mis en place un système de conformité très lourd, système que les courtiers appliquent également avec leur client.

66. Les contrôles de conformité. – L’instabilité des sanctions internationales et les failles dans le contrôle de leur application que nous avons évoqué précédemment participent à l’augmentation des détournements et à la montée des “*Dark Fleets*”. Des phénomènes qui durcissent le travail des courtiers et des assureurs dans leur gestion des risques depuis la naissance du conflit ukraino-russe. Chaque acteur a mis en place des systèmes internes de prévention et les contrôles sont effectués à différents niveaux. Au stade de la souscription du contrat d’assurance, l’assuré doit obligatoirement remplir l’ “*UBO Form*” (“*Ultimate Beneficial Owner*” ou bénéficiaire effectif) qui permet de lutter contre le blanchiment d’argent, la fraude fiscale et le financement du terrorisme. Est considéré comme bénéficiaire effectif “toute personne physique qui possède plus de 25% du capital ou des droits de vote d’une société ou exerce un

pouvoir de contrôle sur les organes de gestion, d'administration ou de direction de l'entreprise"¹⁰⁰. Ce document permet d'authentifier les bénéficiaires des fruits de l'activité de la société. Il atteste également une certaine fiabilité très recherchée par les partenaires (assureurs, fournisseurs...) de la société. Pour les assureurs, ce document permet d'identifier si un acteur russe fait partie du capital de la société en demande d'assurance.

Depuis la publication des sanctions, il est strictement interdit d'entretenir tout lien économique avec la Russie, les assureurs et courtiers sont donc très vigilants et vérifient régulièrement la composition des sociétés assurées chez eux. L' "UBO Form" n'est pas le seul document à fournir par les assurés, ces derniers doivent également remplir le "KYC Form" ("Know Your Customer" ou connaissance du client¹⁰¹) qui suit les mêmes objectifs de lutte contre le blanchiment et la fraude à la différence qu'il s'applique également aux personnes morales contrairement à l'UBO qui ne concerne que les personnes physiques. Le KYC est une procédure appliquée par les établissements financiers, les banques, les assurances, les fonds monétaires. Il s'agit d'une analyse plus profonde du partenaire avec lequel l'établissement entend avoir un lien contractuel. En matière d'assurance, l'assureur ou le courtier, dès la souscription, transmet le KYC au client qui souhaite souscrire un contrat d'assurance. Le KYC permet dans un premier temps de vérifier l'identité, l'adresse et le siège social du client ; puis dans un second temps d'analyser son expérience d'investissements, établir l'origine et la destination des fonds sur les différents investissements et le mode choisi pour investir. En matière cargo, l'assuré doit également justifier que les fonds reçus de la vente des marchandises ne proviennent pas d'un Etat ciblé par des sanctions. S'agissant de la marchandise transportée, les assureurs demandent quasi systématiquement les certificats d'origine de la marchandise ainsi que de remplir des formulaires similaires au KYC et UBO pour davantage de sécurité. Cependant, le cas s'est présenté d'avoir une cargaison de pétrole à assurer mais la provenance de la marchandise venait en partie de Russie et du Kazakhstan. Serait-ce une zone grise exploitable par les courtiers des marchés anglais et français pour assurer tout de même une marchandise en provenance de Russie ? Une des solutions envisagées serait notamment d'affirmer aux assureurs que le pourcentage de pétrole d'origine kazakh serait supérieur à celui d'origine russe. Ainsi, la cargaison pourrait être assurée. Cette solution n'est pas actée par les différents marchés et demeure donc très incertaine.

¹⁰⁰ TrustPair, "Tout ce qu'il faut savoir sur l'Ultimate Beneficial Owner", 12 mai 2020, modifié le 10 mars 2023.

¹⁰¹ Business Digiposte, "Qu'est ce que le KYC dans les mutuelles et les assurances ?", 1er avril 2021

CONCLUSION

67. Comparaison des systèmes juridico-assurantiels français et anglais. – Cette étude des marchés anglais et français permet de constater que le risque de guerre est un marché encore très immature, aux multiples facettes et qui n'implique pas uniquement les assureurs risques de guerre mais aussi les assureurs risques ordinaires. Le système français couvre un large spectre de risques à la fois maritimes et terrestres, tandis que le marché anglais différencie les risques de guerre et les risques politiques, les deux systèmes comportant des lacunes. La guerre en Ukraine va-t-elle apporter sur le long terme des modifications substantielles des polices RG ? Il est encore trop tôt pour l'affirmer mais il est certain qu'elle a réveillé le secteur assurantiel sur les limites des couvertures RG à redéfinir et leur prix.

Les nouvelles formes de guerre, terroristes et cyber attaques forcent les assureurs à se réadapter et à élargir le spectre de garantie mais à quel prix ? Certains assurés ont déjà compris que s'auto assurer serait plus rentable pour eux face à l'augmentation fulgurante des taux de prime RG. Les menaces russes s'étant bien enracinées dans la zone de conflit, le risque devient presque inévitable. Augmenter davantage les taux de prime serait-il un choix judicieux alors même que les assureurs font valoir l'absence d'aléa pour ne pas indemniser les assurés ? Stopper net l'assurance RG en zone de conflit dont les couloirs humanitaires ne ferait-il pas perdre de sa substance l'existence même de la police RG ? Les assurés se retrouvent dans une impasse avec un choix se limitant à l'auto-assurance ou ne pas s'assurer, ce qui s'avère très dur face à la crise financière actuelle.

68. Projet de révision des polices. – Les assureurs et courtiers réunis prévoient une révision des polices spéciales françaises, une idée encore au stade du projet mais qui devrait voir le jour d'ici quelques années. Les polices datant de 2018, celles-ci ne sont plus adaptées aux nouveaux risques de guerre mentionnés dans le paragraphe précédent.

69. L'après-guerre. – Prendre des décisions pendant la guerre s'avère très compliqué à cause de ses multiples rebondissements. Les changements substantiels ne seront pris qu'en période après-guerre bien qu'ils soient déjà réfléchis pendant la guerre. A ce titre, se pose alors la question de la pérennité du conflit et donc de la stabilité juridique des contrats d'assurance qui sera affectée. Les révisions des polices envisagées seront-elles en faveur des assureurs ou des assurés ?

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- ❖ CARL VON CLAUSEWITZ, *De la Guerre*, édition Perrin, 13 mars 2014
- ❖ R. RODIERE et J. CALAIS-AULOY, *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983,
- ❖ M. BANTHOUD, *Les limites de l'intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes*, Droit, 2011.
- ❖ S. ABIS et P. BONIFACE, *La Géopolitique du Blé*, 2015

ARTICLES ET REVUES JURIDIQUES

- ❖ C. VICENTE, *War Risk Insurance*, Law review Neptunius, vol 1.4, 1995
- ❖ GEO, *Comment la guerre en Ukraine a bouleversé la géopolitique mondiale*, 03 mars 2023 : <https://www.geo.fr/geopolitique/comment-la-guerre-en-ukraine-a-bouleverse-la-geopolitique-mondiale-213526>
- ❖ R. MERLOT, *La Russie transgresse la Convention de Montreux en déguisant ses navires de guerre*, GEO, 20/05/2022. <https://www.geo.fr/geopolitique/la-russie-transgresse-la-convention-de-montreux-en-deguisant-ses-navires-de-guerre-209984>
- ❖ F. TURGNE, *Assurances maritimes - Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie* JurisClasseur, LexisNexis, 17 juin 2014
- ❖ CHAUVEAU, *Assurances Maritimes*, extrait du juris-classeur commercial, Ancien art 332-396, Fascicule F
- ❖ M.B. CRESCENZO-D'AURIAC, *Assurance maritime – Risques de guerre et assimilés*, JuriClasseur Responsabilité Civile et Assurances, Fasc.618, Février 2002
- ❖ P.A.EDORH-KOMAHE, *la détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime risque de guerre*, revue Neptunus, Université de Nantes, vol 23, 2017/3.
- ❖ Vie publique, *Exportations de céréales depuis l'Ukraine : l'UE crée des "corridors de solidarité"*, République Française, 17 mai 2022.
- ❖ KYU Paris, *Guerre en Ukraine – Quels risques pour la Supply Chain ?*, Cabinet de Conseil et d'Etudes, février 2022 : <https://www.kyu.fr/guerre-en-ukraine-quels-risques-pour-la-supply-chain/>

- ❖ FranceInfo, *Guerre en Ukraine : pourquoi le contrôle de la mer d'Azov est un enjeu stratégique pour la Russie*, publié le 20 mars 2022.
https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/manifestations-en-ukraine/guerre-en-ukraine-pourquoi-la-mer-d-azov-est-un-enjeu-strategique-pour-la-russie_5029481.html
- ❖ La voix du Nord, *Drone abattu : la Turquie envisagerait d'autoriser le passage des navires américains en Mer Noire*, article publié le 16 mars 2023 :
<https://www.lavoixdunord.fr/1303772/article/2023-03-16/drone-abattu-la-turquie-envisagerait-d-autoriser-le-passage-de-navires>
- ❖ Research Institute for European and American Studies (RIEAS), *Guerre en Ukraine : La Turquie estime avoir respecté la Convention de Montreux de 1936*, 05 novembre 2022.
- ❖ J. TASSE, *Guerre Russie-Ukraine : quel impact sur le transport maritime et l'économie bleue ?*, IRIS, 06 avril 2022
- ❖ Pleinchamp, *Ukraine : comment le commerce des grains continue malgré la guerre*, 15 mars 2023 :
<https://www.pleinchamp.com/actualite/ukraine-comment-le-commerce-des-grains-continue-malgre-la-guerre>
- ❖ O. HARMASH et T. BALMFORTH, *Russia Attacks Danube Grain Export Route*, Marine Link, 24 juillet 2023 : <https://www.marinelink.com/news/russia-attacks-danube-grain-export-route-506746>
- ❖ Le Marin, *Le conflit en Ukraine a chamboulé les affrètements spot de pétroliers en 2022*, 27 janvier 2023 :
<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/le-conflit-en-ukraine-chamboule-les-affretements-spot-de-petroliers-en-2022-46027>
- ❖ TravelGuys, *Plus de 600 avions volés à leurs propriétaires par les compagnies russes*, 7 avril 2022 :
<https://www.travelguys.fr/2022/04/07/plus-de-600-avions-voles-a-leurs-proprietaires-par-les-compagnies-russes/>
- ❖ Shipping Telegraph, *Britain Warns Russia May Start Targeting Civilian Ship*, 26 juillet 2023 : <https://shippingtelegraph.com/shipping-news/britain-warns-russia-may-start-targeting-civilian-ships/>
- ❖ TrustPair, *“Tout ce qu’il faut savoir sur l’Ultimate Beneficial Owner”*, 12 mai 2020, modifié le 10 mars 2023.
<https://trustpair.fr/blog/ultimate-beneficial-owner-ubo/>
- ❖ Business Digiposte, *“Qu’est ce que le KYC dans les mutuelles et les assurances ?”*, 1er avril 2021 :
https://docs.google.com/document/d/1Z_LPQM7I3RyYKnyhYk0DenzemzDA041SuxpzPAo4020/edit

THESES ET MEMOIRES

- ❖ E. KONAN, thèse sur les *Risques liés au transport maritime : étude de la sécurité et la sûreté maritime*, 1er décembre 2017
- ❖ B. NOËL, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime, acteur et instrument de la colonisation*, Thèse, Université de Montpellier, 2015.
- ❖ M. PUTUANO, mémoire *La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché*, CDMT, 2015/2016.
- ❖ D. KARADZHOVA, *Distinction conventions spéciales françaises et anglaises*, CDMT, 2018-2019.

RAPPORTS ET CONFÉRENCES

- ❖ Intercéréales, *Des chiffres et des céréales, l'essentiel de la filière*, édition 2022
- ❖ P. DELEBECQUE et J. RAYNAUT, Présentation *Powerpoint*, Bureau Veritas, 2023
- ❖ AIG, American International Group, *Europe is a Dynamic world, Qu'attendre des sanctions européennes ?*, 20 avril 2023.
- ❖ Rapport de la CNUCED *Le commerce maritime perturbé : la guerre en Ukraine et ses effets sur la logistique du commerce maritime*, publié le 28 juin 2022.
- ❖ S. GALLOIS, *Bilan annuel sur la sûreté des espaces maritimes*, publié lundi 9 janvier 2023 par le Centre de veille et de coopération pour l'information maritime de Brest (MICA Center) - Site internet Ouest-France, 09 janvier 2023.

CODES, LOIS, CONVENTIONS

- ❖ Code de commerce de 1907
- ❖ Code des Assurances de 1930
- ❖ “*War Risk Clause*” de la BIMCO
- ❖ Clause additionnelle “*Institute War cancellation Clause Cargo*”
- ❖ “*Marine Insurance Act*” de 1906
- ❖ “*Institute War Cargo Clauses*”, 1er janvier 2009
- ❖ “*Institute Strikes Clauses*”, 1er janvier 2009

- ❖ Police française *Tous risques*, 1er juillet 2009
- ❖ Police “*Waterborne*”, 1er juillet 2018.
- ❖ Police Garantie Étendue, 1er juillet 2018
- ❖ Convention pour l'assurance des marchandises transportées par voie Terrestre, Fluviale et Aérienne (TFA).
- ❖ Convention de Montreux, 1936

JURISPRUDENCES

- ❖ Lords Chamber, “*Lucena v Craufurd and Others*”, 1806
- ❖ Cass. Civ. 2ème, 10 février 2011, *Lafarge*, n° 10-30.435, Inédit
- ❖ Justia US Supreme Court, *Anderson v. Martin*, 375 U.S. 399 (1964)
- ❖ C.cass., Ch. Soc., 17 janvier 1968, *Ste NEYRPIC c/ By*, n°66-40.382
- ❖ C.cass., Ch. Soc., *Ste NEYRPIC c/ RIMET MEILLE*, n°66-40.461, Bull. civ. 1967, IV, N 222
- ❖ C.cass., ch. Soc., *CGT Centre nucléaire de production électrique de Paluel c/ EDF*, n°08-14.490, Bull.civ. 2009
- ❖ C.cass., ch. Soc., 17 décembre 2013, n°12-23.006, FS-P+B, *Sté La Manufacture française des pneumatiques Michelin c/ M.A. et a*
- ❖ C.Cass., ch. Soc., 22 février 2005, n°02-45.879, JurisData n°2005-027107, Bull. civ. 2005, V, n°57
- ❖ C.Cass., ch. Soc., 2 décembre 1964, Bull.civ. 1964, IV, n°890
- ❖ CA Bordeaux, 1er février 1934 : Gaz. Pal. 1934
- ❖ T. confl. 21 déc. 1923, *Sté française des Nouvelles Hébrides* ;
- ❖ CE, 20 févr. 1957, *Aubel*.
- ❖ Décision du Conseil de Sécurité de l'ONU du 22 décembre 2017, S/RES/2397 (2017).

SITES INTERNET

- ❖ Site officiel du GAREX : <https://www.garex.fr/index.php?page=activite>

- ❖ Site officiel de la *UK War Risk Association* : <https://www.ukwarrisks.com/>
- ❖ *Classification des risques pays*, OCDE, [OCDE.org](https://www.oecd.org/)
- ❖ *JCC Cargo watchlist* modifiée le 14 juin 2023 : <https://watchlists.ihsmarkit.com/watchlists-viewer>
- ❖ CESAM note explicative - site RG, Paris, 18 février 2022
- ❖ https://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/GCWL/Global_Cargo_Watch_List.aspx
- ❖ <https://www.assurance-credit-entreprise.fr/glossary/coassurance/>
- ❖ <https://www.swedishclub.com/insurance/marine/war> War insurance – the Swedish club
- ❖ Site officiel du Conseil Européen, Conseil de l'Union Européenne : <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/>

LISTE DES ANNEXES

- Police "*Waterborne*"
- Police "Garantie Étendue"
- Police "*War Risks*"
- Police "*Strike Risks*"
- Formulaire "*compliance*" : *KYC Form*

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	5
Liste des abréviations.....	7
Introduction.....	9
PARTIE I / Une couverture des risques élargie au sein des polices facultés françaises et anglaises	16
TITRE 1 : Les facteurs à prendre en compte dans l'élaboration de la police spéciale	16
<i>Chapitre 1 : Indice de dangerosité et intérêt assurable</i>	16
<u>Section 1</u> : Cartographie des risques	16
<u>Section 2</u> : La mise en place de la garantie spéciale : intérêt assurable	20
<i>Chapitre 2 : Classification des risques couverts</i>	22
<u>Section 1</u> : Risques de guerre au sens propre	22
<u>Section 2</u> : Risques politiques	27
<u>Section 3</u> : Notions hybrides	30
TITRE 2 : Une couverture assurantielle élargie aux risques en mer et à terre	34
<i>Chapitre 1 : Les risques maritimes</i>	34
<u>Section 1</u> : La notion de "voyage maritime"	34
<u>Section 2</u> : Les différences d'interprétation entre les marchés français et anglais	36
<i>Chapitre 2 : Les risques annexes</i>	38
<u>Section 1</u> : Les extensions de garanties prévues par les polices françaises et anglaises	38
<u>Section 2</u> : Des avantages propres aux polices françaises et anglaises, indispensables dans le contexte actuel	40
PARTIE II / La nécessaire adaptation du commerce maritime à la crise ukraino-russe	45
TITRE 1 : Un bouleversement des flux commerciaux	45
<i>Chapitre 1 : L'émergence de nouveaux risques</i>	45
<u>Section 1</u> : Le contexte géographique des voies maritimes aux frontières Est de l'Europe	45
<u>Section 2</u> : Les difficultés pour assurer la continuité de circulation de la marchandise	48
<i>Chapitre 2 : L'adaptation des assurances : les solutions proposées</i>	52
<u>Section 1</u> : Une nouvelle cartographie des flux de marchandises	52
<u>Section 2</u> : les garanties proposées par les assureurs sous l'égide de	

l'accord céréalier	56
<u>Section 3</u> : Un retour au blocus des ports ukrainiens depuis la suspension de l'accord céréalier	57
TITRE 2 : les conséquences financières de la crise et la réaction aux sanctions internationales	59
<i>Chapitre 1 : les conséquences financières</i>	59
<u>Section 1</u> : Les conséquences supportées par les opérateurs de la chaîne de transport	59
<u>Section 2</u> : Les conséquences supportées par les assureurs	62
<i>Chapitre 2 : Un renforcement des process de compliance face aux sanctions internationales</i>	63
<u>Section 1</u> : La remise en cause de l'efficacité des sanctions dans le milieu maritime	63
<u>Section 2</u> : Les contrôles de conformité mis en place par les opérateurs assurantiels	67
Conclusion.....	69
Bibliographie.....	71
Liste des annexes.....	76

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

CONVENTIONS SPECIALES RG GE 2018

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

GARANTIE ETENDUE

du 1^{er} juillet 2018

ARTICLE PREMIER - Dispositions générales

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

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

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

ARTICLE 2 - Risques couverts

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

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, émeutes, mouvements populaires ;
- b) explosion de torpilles, mines et/ou tous autres engins de guerre autres que ceux destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome et, généralement, tous accidents et fortunes de guerre ;
- c) actes de sabotage et/ou de terrorisme qui ont un caractère politique ou qui se rattachent à la guerre ;
- d) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions ordonnés par toutes autorités gouvernementales quelconques ;
- e) grèves, lockout et autres faits analogues ;
- f) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

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

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

- a) les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- b) les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries ;

c) la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, les assureurs acceptant en outre de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

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

Dans tous les cas donnant lieu à indemnisation des assureurs, le règlement est effectué sans franchise, sauf disposition prévue aux Conditions Particulières.

ARTICLE 3 – Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assurées

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

ARTICLE 4 - Risques exclus

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5 - Marchandises exclues

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

ARTICLE 6 - Durée de la garantie

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

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

Le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si la garantie prend effet dans les 48 h de cette souscription. Après ce délai, de nouvelles conditions du contrat d'assurance pourront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

ARTICLE 8 - Prolongation de la durée de la garantie

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 6, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 9 - Dispositions spéciales aux polices d'abonnement

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

La garantie est applicable selon la tarification convenue aux Conditions Particulières tenant compte d'une situation géopolitique au moment de la souscription. La garantie est soumise à l'accord préalable de l'assureur, sauf dispositions contraires dans les Conditions Particulières, et à une éventuelle surprime en cas de transport depuis ou à destination d'une zone géographique faisant l'objet d'une cotation au cas par cas.

1°) Primes – Polices aux chiffres d'affaires

Les conditions de garanties sont revues en fonction de l'évolution de la situation géopolitique au cours de la vie du contrat. Toute modification en ce sens incluant une éventuelle surprime fera l'objet d'une notification qui prendra effet dans un délai de 48 h, débutant à 00 h 00 (heure de Paris), à compter de l'émission de cette notification.

2°) Primes – Polices à aliments

Conformément aux dispositions des Conditions Particulières du contrat d'assurance, le taux de prime est celui applicable à la date de la déclaration d'aliment si celle-ci est antérieure à la prise d'effet de la garantie. Ce taux reste valable si la garantie prend effet dans les 48 h de cette déclaration. Dans tous les autres cas, de nouvelles conditions d'assurance pourront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

3°) Résiliation

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales à tout moment. La résiliation devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception ou par message électronique. Elle prendra effet au plus tôt dans un délai de 48 h, débutant à 00 h 00 (heure de Paris), à compter de cette notification.

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

La résiliation ne s'applique pas :

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

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

SPECIMEN

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

CONVENTIONS SPECIALES RG WB 2018

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

GARANTIE WATERBORNE

du 1^{er} juillet 2018

ARTICLE PREMIER - Dispositions générales

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

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

ARTICLE 2 - Risques couverts

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

- a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, émeutes, mouvements populaires ;
- b) explosion de torpilles, mines et tous autres engins de guerre autres que ceux destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre ;
- c) actes de sabotage et/ou de terrorisme qui ont un caractère politique ou qui se rattachent à la guerre ;
- d) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestation ou détention par toutes autorités gouvernementales quelconques ;
- e) grèves, lockout et autres faits analogues ;
- f) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

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

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

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

a) les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

b) les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police ou tout autre lieu de destination à convenir avec les assureurs, dans la limite de six mois à compter de l'interruption ou de la rupture du voyage à moins que leur réexpédition ait commencé avant l'expiration de ladite période de six mois. Les frais incombant aux assureurs du chef du présent alinéa ne pourront jamais dépasser ni le coût du fret maritime relatif au voyage assuré ni 25 % de la valeur assurée. Ils restent dus, dans ces limites, alors même que les assureurs seraient tenus de payer, du fait de ces frais, une somme supérieure à la valeur assurée.

c) les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries ;

d) la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, les assureurs acceptant en outre de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

Dans tous les cas donnant lieu à indemnisation des assureurs, le règlement est effectué sans franchise, sauf disposition prévue aux Conditions Particulières.

ARTICLE 3 - Présomption sur l'origine du sinistre

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

ARTICLE 4 - Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assurées

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

ARTICLE 5 - Risques exclus

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

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

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

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

- survenus pendant la durée de la dépossession ou de l'indisponibilité prévue au paragraphe 1°) ci-dessus.

ARTICLE 6 - Marchandises exclues

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

ARTICLE 7 - Durée de la garantie

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 8 - Prise d'effet de la garantie et prime

Sauf stipulations spéciales, le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si les marchandises assurées sont mises à bord du navire de mer dans les 48 h de cette souscription. Après ce délai, de nouvelles conditions du contrat d'assurance pourront être convenues entre l'assureur et l'assuré.

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

ARTICLE 9 - Dispositions spéciales aux polices d'abonnement

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

La garantie est applicable selon la tarification convenue aux Conditions Particulières tenant compte d'une situation géopolitique au moment de la souscription. La garantie est soumise à l'accord préalable de l'assureur, sauf dispositions contraires dans les Conditions particulières, et à une éventuelle surprime en cas de transport depuis ou à destination d'une zone géographique faisant l'objet d'une cotation au cas par cas.

1°) Primes – Polices aux chiffres d'affaires

Les conditions de garanties sont revues en fonction de l'évolution de la situation géopolitique au cours de la vie du contrat. Toute modification en ce sens incluant une éventuelle surprime fera l'objet d'une notification qui prendra effet dans un délai de 48 h, débutant à 00 h 00 (heure de Paris), à compter de l'émission de cette notification.

2°) Primes – Police à aliments

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

Sauf stipulations spéciales, ce taux reste valable 48 h si les marchandises assurées sont mises à bord du navire de mer dans ce délai.

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

3°) Résiliation

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales à tout moment. La résiliation devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception ou par message électronique. Elle prendra effet au plus tôt dans un délai de 48 h, débutant à 00 h 00 (heure de Paris), à compter de l'émission de cette notification.

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

La résiliation ne s'applique pas :

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

SPECIMEN

INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 1.2 any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted
 - 1.3 any person acting from a political, ideological or religious motive.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these Clauses.

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
 - 3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
 - 3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 3.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 3.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
 - 3.7 loss damage or expense arising from the absence shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion
 - 3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
 - 3.9 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power.
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 - 4.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
 - 4.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out
prior to attachment of this insurance or
by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 4.2 Exclusion 4.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 4.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

DURATION

Transit Clause

5. 5.1 Subject to Clause 8 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit,

continues during the ordinary course of transit

and terminates either

5.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

5.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

5.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

5.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

5.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 5.1.1 to 5.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.

5.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 5.1.1 to 5.1.4 above and to the provisions of Clause 6 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

Termination of Contract of Carriage

6. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 5 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers*, either

6.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,
or

6.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 5 above.

Change of Voyage

7. 7.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*

7.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

CLAIMS

Insurable Interest

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Increased Value

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance

10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,

10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

11. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

NOTE:- Where a continuation of cover is requested under Clause 6, or a change of destination is notified under Clause 7, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

© Copyright: 11/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

CL386
01/01/2009

1/1/09

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 1.2 capture seizure arrest restraint or detention, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these Clauses.

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
 - 3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
 - 3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 3.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 3.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
 - 3.7 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
 - 3.8 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from any hostile use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 - 4.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
 - 4.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 4.2 Exclusion 4.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 4.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

DURATION

Transit Clause

5. 5.1 This insurance
 - 5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel
and
 - 5.1.2 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge,
or

- on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge,
whichever shall first occur;
nevertheless,
subject to prompt notice to the Insurers and to an additional premium, such insurance
- 5.1.3 reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,
and
- 5.1.4 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,
or
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,
whichever shall first occur.
- 5.2 If during the insured voyage the overseas vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by overseas vessel or by aircraft, or the subject-matter insured is discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying overseas vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the subject-matter insured is on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2
- 5.2.1 where the on-carriage is by overseas vessel this insurance continues subject to the terms of these Clauses,
or
- 5.2.2 where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) shall be deemed to form part of the contract of insurance and shall apply to the on-carriage by air.
- 5.3 If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and this insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then *provided notice is given to the Insurers before the commencement of such further transit and subject to an additional premium*, this insurance reattaches
- 5.3.1 in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;
- 5.3.2 in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;
thereafter this insurance terminates in accordance with 5.1.4.
- 5.4 The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the overseas vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the overseas vessel unless otherwise specially agreed by the Insurers.
- 5.5 *Subject to prompt notice to Insurers, and to an additional premium if required*, this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.
- (For the purpose of Clause 5
"arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge
"overseas vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)

Change of Voyage

6. 6.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*
- 6.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.
7. **Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.**

CLAIMS

Insurable Interest

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Increased Value

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2 **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance

- 10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,
- 10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

11. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

- 11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and
- 11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

NOTE:- Where a reattachment of cover is requested under Clause 5, or a change of destination is notified under Clause 6, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

© Copyright: 11/08 - Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

CL385

01/01/2009

Formulaire KYC

1. Le client est une personne morale (société) : OUI/NON

Si OUI, remplissez cette section ainsi qu'éventuellement la section 3 ci-dessous

Si NON, passez directement à la section 2 (et éventuellement la section 3)

Nom entier de la société : _____

Lieu d'incorporation : _____

Numéro du registre de commerce concerné : _____

Adresse du siège : _____

Adresse du bureau concerné : _____

Copie de l'extrait Kbis ou équivalent **à joindre en PDF**

Le nom de tout actionnaire (personnes physiques et morales) qui détient 25% ou plus des actions de la société : _____

2. Pour de personnes physiques :

Nom et prénom(s) : _____

Adresse : _____

Date de naissance : _____

Copie d'un des documents suivants (obligatoirement avec photo) : passeport, carte d'identité ou permis de conduire **à joindre en PDF**

3. Si la police couvre plusieurs sociétés/personnes physiques:

En plus des informations décrites au paragraphe 1 ou 2 (le cas échéant) ci-dessus :

Documentation qui montre la relation entre les différentes parties – confirmation écrite par l'assuré principal ou le contrat qui lie les parties – **à joindre en PDF ou outlook**

Mots Clés : Assurance RG - Transport de marchandises - Systèmes français et anglais - Polices Risques de Guerre - Conflit ukraino-russe - Garantie étendue - “*Waterborne*” - “*War Risks*” - “*Strike Risks*” - Risques politiques.

L'assurance risques de guerre est un marché complexe et au centre de l'attention depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Le commerce maritime est un secteur particulièrement touché par la guerre et les expéditions maritimes et terrestres de marchandises sont fortement réduites. Malgré une demande accrue, l'offre de transport diminue drastiquement dans la zone de conflit et les conséquences financières se multiplient chez l'ensemble des acteurs du commerce maritime. Le secteur assurantiel, pilier du marché du transport, se retrouve en grande difficulté face aux bouleversements des flux et l'apparition de nouveaux risques. L'objet de cette étude sera de démontrer quels sont ses bouleversements, les nouveaux risques et les solutions assurantielles envisagées et proposées au regard de la crise ukraino-russe. Le sujet sera étudié sous la forme d'une analyse de droit comparé, anglais et français.

Key Words : War Insurance - Cargo transport - French and English systems - War Risks Clauses - Ukrainian-Russian war - Extend French Policy - Waterborne Policy - War Risks - Strike Risks - Politics Risks.

War risk insurance is a complex market and currently in the spotlight since Russia's invasion of the Ukraine. Maritime trade has been particularly hard hit by the war, with shipments of goods by sea and land severely curtailed. Despite increased demand, the supply of transport in the conflict zone is drastically reduced, and the financial consequences for all those involved in maritime trade are multiplying. The insurance sector, the mainstay of the transport market, finds itself in great difficulty in the face of upheavals in flows and the emergence of new risks. The aim of this study will be to demonstrate the upheavals, the new risks and the insurance solutions envisaged and proposed in the light of the Ukrainian-Russian crisis. The subject will be studied with a comparative approach between English and French law.