

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

L'encadrement des violences maritimes par les assurances

*Par Marion Amouret
Sous la direction de Christian Scapel*



Promotion du Centre de Droit Maritime et des Transports 2010-2011

Remerciements

Je souhaiterais remercier :

En premier lieu, mes professeurs : Pierre Bonassies, Christian Scapel et Franck Hamonier, pour m'avoir fait découvrir et m'avoir passionnée par le droit maritime.

En deuxième lieu, l'industrie maritime internationale, qui s'est révélée extraordinaire dans son aide apportée à l'élaboration de ce mémoire. Elle fut incarnée par les compagnies Gallice Security, CMA CGM, McLean P&I correspondants, SIACI, Unifire, et VPSystems. Je remercie encore le Joint War Committee en la personne de Neil Roberts pour avoir patiemment répondu à toutes mes questions, ainsi que la CCR, représentée par Messieurs Le Moine et Biny.

En troisième lieu, le bureau, pour ses conseils avisés, et sa bonne humeur pendant les longues heures de rédaction.

Par ailleurs, je tiens à remercier particulièrement Florence Menoliky pour s'être vaillamment plongée dans la relecture de ce mémoire et avoir lutté contre les défauts de forme. J'ai aussi une pensée pour toutes les personnes qui m'ont aidé au cours de mes recherches en me faisant passer toutes leurs lectures sur mon sujet et notamment la courageuse Agnès Rigail.

Enfin, je souhaite remercier ma famille et spécialement ma grand-mère, qui a patiemment écouté mes tergiversations sur les fils barbelés, les canons à eaux et autres moyens de défense de navires.

Sommaire

Table des abréviations et des acronymes.....	iii
<i>Introduction</i>	1
<i>Partie 1. Les risques de guerre et assimilés : des risques à part dans les assurances maritimes</i>	6
Chapitre 1. La détermination des risques	7
Chapitre 2. Les caractéristiques de l'assurance « Risques de guerre ».....	24
<i>Partie 2. L'impact de l'accroissement du nombre d'actes de violence : Quelles réponses pour l'avenir ?</i>	37
Chapitre 1. Les projets pouvant impacter le montant des primes d'assurances.....	38
Chapitre 2. Les solutions pouvant soulager les assurances : le partage des coûts.....	59
<i>Conclusion</i>	74
Index alphabétique.....	77
Table des matières	78
<i>Bibliographie</i>	80
<i>Annexes</i>	85

Table des abréviations et des acronymes

ABD	Anti Boarding System
AELE	Association Européenne de Libre-Échange
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMI	Bureau Maritime International
BMP	Best Management Practices
CCR	Caisse Centrale de Réassurance
CEP	Convoy Escort Program
CMI	Comité Maritime International
CNV	Contrôle Naval Volontaire
CSI	Container Security Initiative
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Conv. SUA	Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation en mer
EPE	Équipes de Protection Embarquées
FFSA	Fédération Française des Sociétés d'Assurances
FGTI	Fonds de Garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions
FIPOL	Fonds International d'Indemnisation des Dommages dus à la Pollution par les hydrocarbures
FPLP	Front Populaire de Libération de la Palestine
IARD	Incendie, Accident, Risques Divers

IGP&I	International Group of Protection and Indemnity Clubs
JLT	Jardine Lloyd Thompson
JWC	Joint War Committee
K&R	Kidnap and Ransom
MSCHOA	Maritime Security Centre Horn of Africa
P&I	Protection and Indemnity Clubs
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
UE	Union Européenne
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Organisation

Introduction

« Il y a les vivants, il y a les morts et il y a ceux qui naviguent sur la mer.
Comme si ceux qui naviguaient sur la mer n'étaient ni tout à fait vivants, ni déjà
tout à fait morts. »¹.

Cette citation exprime le risque inhérent à la navigation en mer. En effet, si elle est un lieu attirant et magnétique, permettant à la curiosité de l'Homme de s'exprimer et faisant l'objet de nombreux fantasmes, elle a néanmoins toujours été considérée, à raison, comme souveraine et dangereuse. Pendant longtemps, un navire partant en expédition n'avait aucune garantie de retour et les marins risquaient leur vie à chaque voyage. Si les conditions de navigation se sont aujourd'hui radicalement améliorées, la mer reste toujours un espace dans lequel il n'est permis de prévoir que dans une moindre mesure. Ainsi, malgré la sophistication des appareils à bord, les navires risquent toujours de subir les périls de la mer. Mais il existe aussi une autre catégorie de dangers en mer, celle qui résulte de la violence des hommes. En effet, les océans sont, depuis au moins l'époque de l'Égypte antique à nos jours², le théâtre de guerres navales. Le brigandage s'est rapidement développé dans cet espace, donnant naissance au phénomène de piraterie et de guerre de course.

Mais avant même l'apparition de ces risques liés à l'Homme, il a fallu trouver un système d'« assistance mutuelle »³ pour développer l'activité maritime malgré les périls de la mer. Ce fut d'abord le « prêt à la Grosse Aventure » mis en œuvre en Phénicie, grand empire maritime, puis consacré par le Droit romain⁴, qui permettait le financement du voyage contre restitution de la somme avec intérêts intéressant en cas de réussite de l'expédition, ou dispense de remboursement si le navire était perdu en mer. Ce type de financement fut interdit en 1236, ce qui entraîna la création de l'assurance maritime, qui prit sa forme définitive au XIV^e siècle⁵, faisant toutefois l'objet d'évolutions régulières depuis lors.

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de définition légale de l'assurance⁶. En effet, étonnamment, ni le Code des assurances, ni le Code civil ne s'adonne à cet exercice. Il faut donc pour ce faire, chercher une définition dans la doctrine. Ainsi, l'opération d'assurance est définie par le *Lamy Assurances* comme étant « l'opération par laquelle un assureur s'engage à exécuter une prestation au profit d'une autre personne en cas de réalisation d'un événement

¹ Orsenna Erik, « Longtemps j'ai rêvé de la mer et des comptoirs des Indes », Intervention lors des Rendez-vous des Assurances Transports, Cannes, 29/04/2011

² Le Moing Guy, « Les 600 plus grandes batailles navales de l'Histoire », Marines Éditions, Mai 2011, 620p.

³ Site de la FFSA, Une page d'Histoire. Consulté le 14/08/2011, URL : <http://www.ffsa.fr/sites/upload/docs/application/pdf/2010-04/unepagedhistoire.pdf>

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

⁶ *Lamy Assurances*, paragraphe 2, Éditions Lamy, 2010, p.7

aléatoire, le risque, en contrepartie de la perception d'une somme d'argent, la prime »⁷. Ceci se traduit en pratique par la conclusion d'un contrat entre l'assureur, ou un courtier qui agit pour le compte de celui-ci, et l'assuré, qui peut consister en différentes personnes dans le domaine maritime. En effet, sont susceptibles d'être concernés par de telles assurances l'armateur, qui peut être transporteur s'il n'affrète pas son navire ou non si c'est le cas, mais aussi le chargeur ou le destinataire selon le contrat de vente établi. Ce travail de recherche sera d'ailleurs l'occasion de découvrir que, pour que le système d'assurance maritime soit efficace, d'autres intervenants doivent participer à ce contrat. Celui-ci, appelé aussi *police*, est le plus souvent constitué de deux parties. Il s'agit d'abord des *conditions générales*⁸, qui énoncent les caractères basiques du contrat et qui reprennent les imprimés édités par la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) puis des *conditions particulières*⁹ de chaque contrat, qui prennent en compte la situation spécifique de l'assuré pour l'adapter de façon précise à ses besoins spécifiques¹⁰. À ces deux aspects doivent s'ajouter les *conventions spéciales*, qui « *permettent d'affiner le contenu des conditions générales* »¹¹ sans pour autant s'apparenter à des *conditions particulières*.

Les conditions « risques de guerre » dans le domaine maritime s'apparentent à ces *conventions spéciales*. Elles prévoient en effet l'encadrement de risques particuliers exclus par la loi. Elles ont vocation à s'appliquer en complément d'un contrat dit de « risques ordinaires ». Ces conditions existent pour trois types d'assurances. Elles peuvent s'appliquer en premier lieu aux marchandises, ce sont alors les polices dite *facultés*. Elles couvrent alors soit le trajet de bout en bout, soit seulement la partie maritime, s'appelant alors garantie *Waterborne*¹². En second lieu, elles s'appliquent pour les assurances de navires, se nommant alors police *corps*. Elles peuvent, en dernier lieu, exister dans les assurances responsabilité de l'armateur, qui sont le plus souvent proposées par les *Protection and Indemnity Clubs* des armateurs.

Si les polices « risques de guerre » couvrent des risques particuliers qui sont exclus des polices « risques ordinaires », il est parfois difficile de les distinguer. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'application de la police générale prime sur la spéciale s'il existe des

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*, paragraphe 447, Éditions Lamy, 2010, p.211

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

¹² Site internet de la FFSA, Marchandises transportées : la couverture des risques de guerre, de terrorisme et de grève. Consulté le 13/08/2011, URL : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/c_54982/risques-de-guerre-de-terrorisme-et-de-greve

difficultés à établir le lien de causalité entre l'incident qui a entraîné le dommage et ce dernier. En effet, en matière de « risque de guerre », il revient à l'armateur d'établir que l'accident a été causé par un fait garanti par la police souscrite. Dès lors, la loi française prévoit le cas où il n'est pas possible de déterminer si le dommage résulte d'un événement de mer, couvert par les « risques ordinaires » ou par un « risque de guerre », couvert par la police spéciale. Dans un tel cas, le dommage serait alors « réputé résulter d'un événement de mer. »¹³. Pour autant, cette police spéciale couvre de nombreuses situations qui devront être étudiées et ce travail de recherche a particulièrement pour but de comprendre l'évolution des différentes polices « risques de guerre » au fil de l'histoire de la recrudescence des violences en mer.

Il faut ici comprendre la notion de « violences maritimes » comme se rapportant à trois grandes catégories d'incidents en mer. En effet, si la police « risques de guerre » est aujourd'hui une catégorie fourre-tout de risques, il en ressort toutefois trois principaux, qui borneront cette étude. En premier lieu la guerre est visée par cette police, dans la mesure où c'est bien elle qui a donné son nom à la police spéciale d'assurance à laquelle doivent souscrire les armateurs, ainsi que les intérêts cargaison. En deuxième lieu, cette garantie particulière couvre les actes de terrorisme, particulièrement vivaces depuis 2001 et qui sont, à l'heure actuelle, une façon emblématique et, malheureusement, trop courante de faire passer un message politique. En attestent en ce sens les récents attentats en Norvège, qui furent le fait d'un seul homme refusant le pouvoir en place¹⁴. Si ces actes sont arrivés sur terre, ce travail a aussi pour but de montrer que ce type d'agissements peut se produire en mer, engendrant de la même façon de graves conséquences, qui doivent être garanties. Enfin, en troisième lieu, la police « risques de guerre » couvre depuis peu en France le risque de piraterie, qui se développe de nouveau depuis quelques années et ce de façon exponentielle dans certains océans. Ce risque fait en effet partie du nouveau « package » corps maritime lancé par la FFSA en 2010¹⁵. Il faut d'ailleurs remarquer que c'est sur ce risque, de plus en plus présent, que l'attention du monde maritime est la plus focalisée, sans doute parce qu'il n'existe pas encore de consensus international sur les règles à établir pour prévenir un tel phénomène. Il est donc intéressant d'étudier plusieurs systèmes de défense et de prévention, qui peuvent aussi avoir une certaine utilité contre des actes de terrorisme ou de guerre, pour

¹³ Article 172-17, Code des assurances, Dalloz-Sirey, DZ CODES, 17e édition

¹⁴ Mestre Abel, Monnot Caroline, « *Attentats en Norvège : 1518 pages d'un « testament » délirant* », Le Monde, 26/07/2011. Consulté le 13/08/2011, URL : http://www.lemonde.fr/europe/article/2011/07/26/anders-behring-breivik-a-mis-en-ligne-un-manifeste-peu-avant-ses-crimes_1552847_3214.html

¹⁵ Site de la FFSA, Assurances Navires. Consulté le 13/08/2011, URL : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/fn_11251/navires

vérifier leur impact en matière d'assurance.

Le terme de « violences maritimes » n'est encore que peu utilisé, sans doute en raison du fait qu'il n'est pas réellement juridique. Toutefois, il semble qu'il soit, à ce jour, plus adapté pour englober les risques présentés. Ce travail permettra d'étudier si cette formulation peut être adaptée dans le milieu maritime ou si elle risque, au contraire, de créer des situations qui ne sont pas souhaitables.

Le problème central abordé par ce travail de recherche est de comprendre comment les assurances maritimes prennent en compte la recrudescence de ces violences en mer. Pour ce faire il faudra, en premier lieu, étudier la place particulière des garanties pour ces types de risques au sein du système des assurances maritimes (partie 1) pour comprendre leur statut de *conventions spéciales*. En second lieu, il s'agit de découvrir les réponses qui peuvent être apportées, les mesures qui peuvent être prises pour protéger les navires, leurs équipages et cargaisons contre ces mesures ainsi que les conséquences de celles-ci sur les assurances spéciales « risques de guerre » (partie 2).

Partie 1. Les risques de guerre et assimilés :
des risques à part dans les assurances
maritimes

Pour comprendre la place particulière des polices « risques de guerre » dans le système des assurances maritimes (Chapitre 2), il convient dans un premier temps de comprendre qu'elles cherchent à encadrer des risques tout à fait particuliers (Chapitre 1).

Chapitre 1. La détermination des risques

Avant d'imaginer réunir les risques garantis par ces conventions spéciales sous une même appellation de « violences maritimes » (Section 2), il faut comprendre leurs caractéristiques principales (Section 1).

Section 1. La définition des risques traditionnels

Les polices « risques de guerre » garantissent trois types de grandes violences qu'il est important de définir : la guerre (para. 1), la piraterie (para. 2) et le terrorisme (para. 3).

§1 – La guerre

La « guerre », dans le langage courant, connaît trois définitions qui peuvent être regroupées en deux groupes. Le premier correspond à « la lutte armée entre groupes sociaux et entre États, considérée comme un phénomène social »¹⁶, ou à un « conflit considéré comme un phénomène historique, localisé dans l'espace et dans le temps »¹⁷ qui sont alors des conflits armés. Le second est une « hostilité, lutte entre groupes sociaux, États, n'allant pas jusqu'au conflit armé »¹⁸.

Ces définitions très générales permettent de déterminer qu'il peut y avoir « guerre » à l'occasion d'un conflit armé, mais que celle-ci peut exister en dehors d'un tel recours aux armes, mais il reste qu'une opposition doit toujours exister.

Il convient donc de rechercher si le recours aux armes est un critère qui importe aux assureurs pour définir la notion de « guerre » telle qu'ils vont l'appliquer dans les clauses spéciales qu'ils proposent. Ainsi, il est intéressant de voir les évolutions législatives en la matière.

¹⁶ Le Petit Robert 2011, définition Guerre, sens I, À, Le Robert, Nouv.petit Robert, 01/10/2010

¹⁷ *Ibid.*, sens I, B

¹⁸ *Ibid.*, sens II

A. L'Ordonnance de la Marine

En premier lieu, l'Ordonnance de la Marine, dite « Ordonnance de Colbert », prévoit, en son article XXVI du titre relatif aux assurances, les risques couverts par les assureurs. Ceux-ci consistent en « toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par tempête, naufrages, échouements, abordages, changements de routes, de voyages ou de vaisseau, jet, feu, prise, pillage, arrêt du Prince, déclaration de guerre, représailles, et généralement, toutes autres fortunes de mer »¹⁹. L'Ordonnance prévoit elle-même que cette disposition est dérogatoire du droit commun²⁰, en ce qu'elle permet l'assurance de risques dus aux faits du Prince, et Déclaration de guerre, contrairement à la loi *Lucius Titius*.

Il semble donc bien que les risques de guerre soient, au XVII^e siècle, des risques assurables. Il est à noter toutefois que l'Ordonnance ne donne pas de définition précise de ce qu'est la « guerre » couverte par les polices, se contentant de décider l'application de l'assurance s'il y a « Déclaration de guerre ». Durant l'Ancien Régime, il semble, malgré tout, qu'il faille considérer que, impliquant l'utilisation d'armes, la guerre était nécessairement un conflit armé, officialisé par une déclaration. Ces risques étaient alors tellement habituels qu'il était naturel de les rencontrer lors d'un voyage en mer. Partant, il était d'usage que les « pertes et dommages » en résultant puissent être couverts par les assureurs.

B. Le Code de commerce de 1807

Le Code de commerce rédigé en 1807 vient ensuite dans le même sens et prévoit en son article 350 que : « sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par [...] déclaration de guerre, représailles... ». Ainsi, le risque de guerre est toujours assurable comme un risque ordinaire.

Pourtant, la législation a évolué de telle sorte que la guerre n'est plus un risque assurable que par clause spéciale.

C. Les différentes polices françaises au XIX^e siècle

Ainsi en 1840, les Polices de Paris, Bordeaux puis Marseille excluent ces risques, sauf convention expresse²¹, système que reprendra la Police française d'assurance maritime sur

¹⁹ Ordonnance de la marine dite « Ordonnance de Colbert », Août 1681, Livre troisième, Titre VI –Des assurances, Article XXVI

²⁰ *Ibid.*, explications de l'article

²¹ René Rodière, *Traité de Droit maritime*, Dalloz, 1983, p. 311

corps de navires de 1886, disposant en son article 2 que : « les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement, de tous accidents et fortunes de mer »²². Les risques ne sont alors plus considérés comme normaux pour un voyage en mer, car plus rares, et il devient donc possible pour l'assureur de s'en exempter si l'assuré ne demande pas expressément leur couverture.

Mais là encore, la notion de guerre n'est pas précisément définie et l'absence d'utilisation du terme « déclaration » rend la notion plus large qu'elle n'était : une « guerre », au sens des assurances, pourrait alors être une opposition qui aurait les mêmes effets qu'un conflit officialisé sans pourtant avoir fait l'objet d'une déclaration de guerre. La notion se précisa dans les Polices corps et facultés de 1888, qui parlèrent alors de « guerre civile ou étrangère ». Les ennemis changent alors : ils peuvent être étrangers ou du même État.

D. De 1914 à nos jours

Les deux guerres mondiales furent l'occasion de redéfinir la notion de guerre. Ainsi, il semble qu'il n'y ait plus effectivement besoin de « déclaration de guerre » au sens de la Convention de La Haye pour que la guerre soit reconnue. La lutte peut exister entre des deux pouvoirs qui ne sont pas nécessairement réguliers²³, rapprochant la notion de guerre de celle d'« émeute ». La différence restant toutefois, selon le Doyen Rodière, que la guerre civile doit avoir pour but de « renverser le pouvoir établi »²⁴, contrairement à l'émeute.

Les guerres mondiales permettent donc d'affiner la connaissance des situations dans lesquelles les assureurs entendent exclure leur couverture.

De façon assez intéressante, la Police corps de 1955 introduit comme risque de « guerre » les « actes de sabotages et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre »²⁵, disposition qui sera ensuite reprise et précisée par les polices ultérieures, dans la mesure où elles reprennent la loi du 3 juillet 1967²⁶ qui dispose que :

« L'assureur ne couvre pas les risques :

²² Henri Coulon, Georges Houard, *Code pratique des assurances maritimes : du délaissement des avaries, du jet et de la contribution*, Volume 1, France, 1888, A. Rousseau, p. 257

²³ Doyen Chauveau, *La détermination des risques de guerre dans l'assurance maritime*, DMF 1949, 267

²⁴ René Rodière, *Traité de Droit maritime*, Dalloz, 1983, p.327

²⁵ René Rodière, *Traité de Droit maritime*, Dalloz, 1983, p. 314

²⁶ *Ibid.*, p.313

a) de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;

b) de piraterie ;

c) de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

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

e) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article 43 ;

f) des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules. »

À l'heure actuelle, le Code des assurances a repris la même exclusion que la loi du 3 juillet 1967²⁷, et les polices françaises corps nommées « Conventions spéciales pour l'assurance maritimes des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés » sont quant à elles rédigées de telle façon qu'elles prennent en charge les dommages et pertes résultant de :

« guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre »²⁸.

Ainsi, la « guerre » peut être entendue comme un état de fait mais aussi comme des actes séparés, plus aléatoires, mais qui doivent avoir un rapport avec le conflit en question.

Il s'agit donc de définir ce qu'il faut entendre par « faits de guerre », « fortune de guerre », ainsi qu' « actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ».

En 1966, le Tribunal de commerce de Nantes déclare que, pour qu'il y ait « guerre », il faut : « un état, latent ou avoué, de fait ou de droit, mais général de belligérance »²⁹. Le Doyen Rodière ajouta à cette définition que les faits sont libres d'appréciation par les juges, mais que la notion de « guerre induit nécessairement la prise de mesures défensives ou offensives, une

²⁷ Code des assurances, article L.172-16, Dalloz-Sirey, DZ CODES, 17^e édition, 1410 pages

²⁸ Site de la FFSA, Assurance maritime des corps de navires : Les risques de guerre et risques assimilés, URL : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/fn_11261/risques-de-guerre-et-risques-assimiles-tous-corps

²⁹ Tribunal de commerce de Nantes, 12 décembre 1966, DMF 1967, 431

certaine hostilité, qui doit être continue dans le temps », distinguant donc ce conflit de l' « émeute », comme il a déjà été dit ci-dessus³⁰.

Les faits de guerre vont alors être de deux natures. Tout d'abord, il est possible d'identifier ceux qui sont manifestement dus à la guerre, tels que les dommages résultant de mines, armes ou engins de guerre. Par la suite se distinguent ceux qui découlent de l'état de guerre tel que défini ci-dessus, mais qui ne sont pas, en eux-mêmes des faits de guerre, bien qu'ils aient une relation assez importante avec le conflit. Ainsi, sont des mesures de ce type les opérations qu' « un État est obligé de prendre pour assurer la sécurité de sa flotte de combat et de commerce et notamment les mesures destinées à prévenir les actes d'hostilité »³¹.

Enfin, la couverture « risques de guerre » comprend les dommages découlant d'« actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ». Ceux-ci sont des actes tels que ceux de Résistance lors de la Seconde guerre mondiale, qui étaient nécessairement liés à la guerre. Les mouvements privés qui se rapportent au contexte conflictuel pour lequel la police d'assurance spéciale a été contractée seront donc couverts par cette police.

§2 – La piraterie

Ce phénomène connaît plusieurs définitions qu'il faut étudier (A) avant de comprendre comment il est pris en charge par les polices « risques de guerre » (B).

A. Les définitions de la piraterie

La piraterie est définie officiellement depuis 1982 dans la Convention sur le droit de la mer en son article 101, signée à Montego Bay, comme étant :

« l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

³⁰ René Rodière, *Traité de Droit maritime*, Dalloz, 1983, p. 317

³¹ Tribunal de commerce de Bordeaux, 28 décembre 1898

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

Cette définition exprime les principaux traits à retenir pour qualifier un acte de piraterie : il faut deux navires et une attaque faite par des hommes intentionnellement et à des fins privées³². Toutefois, si cet article de la Convention de Montego Bay a le mérite de clarifier l'acte de piraterie et de le définir précisément, il pose toutefois un problème. En effet, il prévoit que de tels actes ne pourront être qualifiés de « piraterie » que s'ils ont lieu en « Haute mer » ou « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ». Ainsi, la « Haute mer », qui est définie par la même convention comme étant :

« toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel »³³.

Ainsi, si les actes sont commis dans les eaux qui sont sous la souveraineté d'un État, ce qui est souvent le cas en matière de piraterie, ils ne pourront être qualifiés comme tel et les États ne pourront bénéficier du régime mis en place pour réprimer ces actes. L'exemple en est l'article 105 qui prévoit que les navires qui se seront rendus coupables de tels actes pourront être saisis, et que l'État qui aura effectué cette saisie sera compétent pour juger des actes de piraterie en cause. Mais cette saisie ne peut, selon le texte, être effectuée qu'en « Haute mer » ou « lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ». C'est pourquoi le conseil de sécurité de l'ONU est intervenu le 2 juin 2008 pour prendre la Résolution 1816, permettant à des États luttant contre la piraterie en Somalie de poursuivre des navires se rendant coupables de tels actes de piraterie y compris dans les eaux territoriales somaliennes, et de les saisir en ces eaux, limitant toutefois cette possibilité à une période de six mois.

Avant que cette définition ne voie le jour, il fallait considérer qu'il s'agissait d'actes :

³² La piraterie maritime au vingtième siècle : défis et réponses, Intervention du Commissaire général de 1^o cl. de la Marine (2s) Jean-Louis Fillon au Colloque organisé par le Club Sup-mer, avec la collaboration du Centre d'enseignement supérieur de la Marine, HEC, le 19 mars 2009

³³ Convention de Montego Bay, article 86

« de brigandage d'individus s'emparant par la violence et à main armée d'un bâtiment ou de sa cargaison, pour leur propre compte et dans un but de lucre »³⁴.

Il faut cependant bien différencier la piraterie de la guerre de course, qui consistait en des actes similaires, mais autorisés pour l'équipage d'un navire civil par l'octroi d'une lettre de marque en temps de guerre³⁵. Celle-ci fut abolie en 1856 en France, lorsqu'elle tendit à devenir proche de la piraterie, les membres d'équipage n'étant plus réellement contrôlés par les États, mais plutôt assoiffés de pouvoir personnel³⁶.

Il s'agit maintenant d'étudier comment ces actes ont été encadrés par les assurances maritimes au fil du temps.

B. La prise en charge de la piraterie par les assurances

Si la piraterie a depuis longtemps été prise en charge par les assurances, elle a peu à peu glissé des « risques ordinaires » (1) aux « risques de guerre » (2).

1. La couverture de la piraterie par les assurances comme « risques ordinaires »

a) L'Ordonnance de la Marine

L'Ordonnance de la Marine avait inclus dans les risques couverts par les assureurs les changements de routes dus à la « crainte des pirates »³⁷, car ces changements ne procèdent pas de la volonté de l'armateur, et participent de la sauvegarde de la sécurité du voyage. C'est à dire qu'en application de cette disposition à l'heure actuelle, les assureurs seraient susceptibles de supporter les frais supplémentaires (soutes, durée du voyage allongée...) d'un navire qui se détournerait vers le Cap de Bonne Espérance au lieu de passer par le Canal de Suez.

b) Les Polices françaises d'assurance maritime

Il semble que les polices du Havre de 1831, puis celles de Bordeaux (1835) et enfin celles de Paris et Bordeaux en 1840, qui était alors les premières à les exclure, aient instauré une séparation entre risques de guerre et risque de piraterie. En effet, dans ces polices, ces derniers seront toujours couverts comme des risques de mer³⁸. Cela s'explique par le fait qu'il semble que ces risques soient à cette époque « du domaine de l'histoire »³⁹, comme l'exprime

³⁴ René Rodière, *Traité de droit maritime*, 1983, p.336, paragraphe 349

³⁵ René Rodière, *Traité de droit maritime*, 1983, p.310, paragraphe 321

³⁶ Victor Yseux, *Traité des assurances maritimes*, 1898, p.318, paragraphe 259

³⁷ Ordonnance de la Marine, article XXVI

³⁸ Police d'assurance maritime de Paris et Bordeaux du 1^{er} mai 1840, article 1^{er}

³⁹ Victor Yseux, *Traité des assurances maritimes*, 1898, p.278, paragraphe 227

Victor Yseux, en 1898, dans son ouvrage *Traité des Assurances maritimes*, où il place la piraterie dans les risques couverts sous l'appellation « Pillages et vol », ces faits étant sporadiques et d'une gravité moindre. En ce temps, la piraterie est un terme qui englobe des cas assez larges, tels que l'assaut par le peuple d'un navire de grains pour un achat à « vil prix »⁴⁰, ou la prise d'un navire par ses passagers avec l'aide de l'équipage⁴¹, mais si la définition est conçue largement, les cas sont assez rares.

2. La couverture de la piraterie par les assurances comme « risques de guerre »

Les polices fluviales de 1847 et 1849 sont alors les premières à refuser de couvrir les risques de « vol ou pillage à main armée », définissant alors à cette époque les faits de piraterie. Les polices corps ordinaires continuent à les couvrir jusqu'en 1928, où la police exclut ces faits en son article 3, les associant alors aux « risques de guerre »⁴². La résurgence de la piraterie a vu le jour avec l'affaire du *Mulhouse*, navire chargé d'alcool destiné à la vente au large des côtes américaines, en temps de prohibition, qui fut pillé. Cet incident mena à la nouvelle rédaction des polices françaises corps, puis facultés en 1937⁴³.

La loi de 1967 exclut à son tour ces risques des risques ordinaires en son article 20, qui fut codifié en 1992 dans le Code des assurances en son article L.172-16, et qui est toujours aujourd'hui en vigueur.

Malgré tout, il ne s'agit alors que de la piraterie « à caractère politique » qui est visée dans les « risques de guerre », par opposition à la piraterie « lucrative », qui, elle, est toujours couverte par la police des risques ordinaires. Cette situation a toutefois changé en 2010, grâce à l'institution d'un « package » de garanties, issu de la FFSA⁴⁴, qui prévoit l'exclusion de tous types de piraterie des conditions ordinaires. La piraterie est donc, à l'heure actuelle, traitée comme un « risque de guerre » quelle que soit la forme qu'elle emprunte⁴⁵.

Si, à l'époque de cette codification, les risques de piraterie étaient limités, ils sont redevenus important depuis une vingtaine d'années, notamment au large de la Somalie⁴⁶. De plus, non seulement les attaques sont de plus en plus nombreuses, mais elles sont aussi de plus

⁴⁰ *Ibid.*, note (3) Nesbitt c/ Lushington, Arnould, II, p.770

⁴¹ *Ibid.*, note (4)

⁴² Police française d'assurance maritime sur corps de navires à vapeur, imprimé du 1^{er} novembre 1928, article 3

⁴³ René Rodière, *Traité de droit maritime*, 1983, p.336, paragraphe 349

⁴⁴ Fédération Française des Sociétés d'Assurances

⁴⁵ Site de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances, « Une nouvelle police type d'assurance pour la couverture des « corps » de navires ». URL : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_85199/une-nouvelle-police-type-dassurance-pour-la-couverture-des-corps-de-navires?cc=fn_7339, Consulté le 6/07/2011

⁴⁶ Jack Lang, *Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes*, 18 janvier 2011

en plus violentes et coutent de plus en plus cher aux assurances. Ainsi, il apparait que la décision de placer les actes de piraterie dans la même catégorie d'assurance que les « risques de guerre » demeure justifiée : les assureurs demandent donc le paiement d'une surprime lorsque l'armateur souhaite naviguer dans une zone à risque. Cette surprime doit être assez importante pour leur permettre de faire face au paiement de rançons ou autres sommes réclamées du fait d'actes de piraterie.

§3 – Le terrorisme

L'emploi du terme « terrorisme » découle du régime de la Terreur instauré par Robespierre sous la Révolution française. Il exprime l'idée de l'usage de la « terreur » comme d'une arme. Mais cette définition s'avéra rapidement trop limitée et trop imprécise⁴⁷(A).

Il faut noter une évolution de la définition vers la fin du XIX^e alors que le terrorisme se structura et acquit des caractères à part, menant à une prise en compte réelle par les assurances (B).

A. La difficile définition du terrorisme

1. L'absence de définition internationale

Il est difficile de délimiter cette notion et *a fortiori* dans son sens international. En effet, aucune définition n'a fait l'objet d'une consécration « officielle » à l'image de la « guerre », dans la Convention de la Haye, ou de la « piraterie », dans la Convention de Montego Bay. S'appuyant notamment sur les énonciations des Conférences internationales sur l'unification du droit pénal, notamment de 1927 et 1935, Adriano Mendy expose des critères qui peuvent permettre un premier contour de la notion de terrorisme. Ainsi, il doit créer un « danger commun »⁴⁸, qui doit être dirigé contre « les bases de toute organisation sociale »⁴⁹, en s'appuyant sur la terreur, celle-ci étant à la fois psychologique, et physique⁵⁰. Mais la définition est, comme le souligne Corinne Touret, tautologique : est terroriste l'acte qui engendre la terreur⁵¹.

L'ONU tenta à son tour de définir et d'incriminer le terrorisme dans les Conventions

⁴⁷ Adriano Mendy, *La lutte contre le terrorisme en droit international*, thèse de doctorat sous la direction de Jean-Pierre Colin, Université de Reims Champagne-Ardennes, 2010, p.14

⁴⁸ *Ibid.*, p.19

⁴⁹ *Ibid.*, p.21

⁵⁰ *Ibid.*, p.23

⁵¹ Corinne Touret, *La piraterie au vingtième siècle : Piraterie maritime et aérienne*, p.73

de Genève, mais si elle l'interdit effectivement⁵², elle ne parvint pas à l'expliquer⁵³. Or, le terrorisme connaît un large essor au cours du XX^e puis du XXI^e siècle. Il devient alors plus dangereux, meurtrier, les cibles deviennent différentes, les profils des terroristes changent et les armes évoluent. L'exemple le plus marquant et bien sûr le plus traumatisant en est évidemment l'attaque des tours du *World Trade Centre* le 11 septembre 2001. Cet acte était surprenant, dramatique et innovant. En effet, pour la première fois, l'aéronef, jusque là cible des terroristes, devient une arme de destruction massive. Le monde apprend alors l'existence d'Al-Qaïda, groupe très organisé, à l'image d'une multinationale et qui exploite au mieux de leurs capacités toutes les technologies modernes pour atteindre ses buts⁵⁴. Ainsi, *Internet* est un moyen de communication très utilisé par le groupe, qui leur permet à la fois une diffusion large de leur message au monde et une diffusion interne de leurs informations.

À l'heure actuelle, la difficulté à définir le terrorisme tient aux nombreuses formes qu'il peut prendre. Il peut relever d'une logique politique, religieuse, ou viser une cible politique, symbolique, économique, ou même viser des anonymes, ce qui est en général choquant. Il peut aussi être l'œuvre d'une personne seule, d'un groupe organisé ou d'un État. Hugues Eudeline⁵⁵ regroupe ces différences sous deux moyens d'actions : le terrorisme tactique et le terrorisme stratégique. Le premier consiste en des attentats localement situés, recherchant le soutien d'une population apeurée. Il fait preuve d'une efficacité médiatique forte, mais qui n'est pas durable. À l'inverse, le terrorisme stratégique consiste à toucher des infrastructures plus pérennes, ainsi que des flux économiques, créant ainsi un climat d'insécurité constant⁵⁶.

2. *La tentative de définition du terrorisme maritime*

Grâce aux différentes délimitations autour de la notion de terrorisme, il est possible de tenter d'établir une définition de ce terme en son sens maritime.

Ainsi, il s'agit d'actions violentes qui recherchent un impact psychologique fort sur les États et leur population. Ces agissements, pour être qualifiés de maritimes, peuvent alors avoir lieu sur la mer ou sur les terres, dans la mesure où il est fait usage d'un engin maritime. À la lumière de ces deux cas, le navire et son équipage, voire ses passagers, peuvent être, en premier lieu, la cible des terroristes, qui cherchent alors à créer un dommage qui peut être

⁵² Article 33, Quatrième Convention de Genève, 12 août 1949

⁵³ Corinne Touret, *La piraterie au vingtième siècle : Piraterie maritime et aérienne*, p.74

⁵⁴ Hugues Eudeline, *Terrorisme stratégique : Une autre approche de la menace sur mer*, Etudes CESM 2009, p.2

⁵⁵ Capitaine de vaisseau et consultant maritime et doctorant à l'École Pratique des Hautes Études

⁵⁶ Hugues Eudeline, « *Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui* », *EchoGéo* [En ligne], Numéro 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009, consulté le 14 juin 2011. URL : <http://echogeo.revues.org/11405>

écologique (attaque d'un navire contenant des hydrocarbures,...), humain (attaque d'un navire à passagers,...), ou symbolique (attaque d'un navire militaire, ou appartenant à une ONG,...). Dans tous les cas, le résultat doit créer de la frayeur. En second lieu, le navire peut devenir l'arme : il sera alors détourné de façon à exploser sur des installations portuaires, ou sur une ville côtière, ou pourra même être utilisé de façon à aborder un autre navire.

Ce type d'acte terroriste a déjà eu lieu (Annexe 1), à au moins trois reprises notables. Le premier eut lieu en 1985. Il s'agissait de la prise de 400 otages passagers d'un paquebot de croisière, l'*Achille Lauro*, par quatre terroristes palestiniens. Ceux-ci revendiquaient la libération de cinquante prisonniers palestiniens par Israël. Comme la Syrie leur refusa le droit d'accoster au port, ils exécutèrent un otage. L'Égypte accepta finalement de transiger avec eux et leur offrit la possibilité de s'échapper par avion contre la libération des passagers. En apprenant la mort du premier otage, ordre fut donné d'intercepter l'avion, qui se posa en Sicile. Les terroristes furent remis aux autorités italiennes⁵⁷.

Le deuxième est le cas de l'attaque de l'*USS Cole* dans le Golfe d'Aden le 12 octobre 2000. Le navire était en train de se ravitailler au port quand il fut abordé par un petit bateau rempli d'explosifs. Ceci perça la coque du navire et conduisit à la mort de 17 marins⁵⁸. Il semble d'ailleurs que cette attaque ait été un prélude à une attaque qui devait faire plus de dommages et être donc plus médiatisée encore⁵⁹.

Cette dernière est l'attaque du *Limburg*. Alors que le pétrolier français s'apprête à accoster au Yémen pour compléter sa cargaison, il est victime d'un bateau-kamikaze. En résultent la mort d'un marin, un incendie de plus de 3 heures, le déversement de 90 000 barils de pétrole sur les 400 000 transportés, et 60 millions de dollars de perte.

Il existe évidemment d'autres attaques, du type attentats contre des plates-formes pétrolières⁶⁰, mais il n'est pas question ici de faire une liste de tous les attentats ayant eu lieu. Il s'agit à présent d'étudier la prise en compte de ce risque par les assurances maritimes.

B. La prise en compte par les assurances maritimes

À l'origine, l'Ordonnance de la Marine n'évoque pas les actes terroristes et mettait à la charge de toutes les façons tous dommages et pertes découlant d'un incident en mer. Il faut

⁵⁷ URL: http://www.specialoperations.com/Images_Folder/library2/achille.html

⁵⁸ URL: <http://www.cole.navy.mil/> Onglet History

⁵⁹ Hugues Eudeline, *Terrorisme stratégique : Une autre approche de la menace sur mer*, Etudes CESM 2009, p.

8

⁶⁰ *Ibid.*

considérer que le risque terroriste était, au XIX^e siècle, considéré comme un « risque de guerre ». Dès lors, il rentre dans la catégorie des risques exclus par les assureurs en 1840 dans les Polices françaises. Toutefois, il est possible qu'un acte commis isolément rentre alors plus dans la définition d'un risque de « piraterie » et aurait dès lors été couvert par les assureurs. Les actes, que l'on qualifierait maintenant de terroristes, devaient donc s'apprécier au cas par cas de façon à savoir s'ils étaient couverts par l'assurance comme « risque ordinaire » ou « risque de guerre ».

Cette situation perdura jusqu'en 1928, date à laquelle les actes de piraterie doivent, à leur tour, être couverts par un imprimé spécial. Ce n'est qu'en 1955, lors de la troisième modification de la Police de 1941, que la notion de « terrorisme » apparaît expressément. Il est alors exclu des « risques ordinaires » en tant qu'il a un « caractère politique » ou se rattache « à la guerre »⁶¹. Les Polices sont, à ce jour, toujours rédigées de la même manière.

La loi de 1967 va à son tour l'exclure du champ de couverture des assureurs en son article 20-d, et ce de façon plus générale que les Polices, puisqu'elle ne prévoit pas de rattachement politique ou à la guerre. Le Code des assurances a repris les mêmes énonciations dans son article L172-16, ne modifiant donc pas le régime applicable. Toutefois, il est à noter que ce régime est dérogatoire du droit commun. En effet, l'article L126-2 prévoit que : « *Les contrats d'assurance garantissant [...] les dommages aux corps de véhicules terrestres à moteur ouvrent droit à la garantie de l'assuré pour les dommages matériels directs causés aux biens assurés par un attentat ou un acte de terrorisme [...] subis sur le territoire national* ». Ainsi, le risque terroriste ne peut être exclu des Polices d'assurances transports à terre sur le territoire français, mais cet article se trouvant dans le Titre relatif aux règles concernant les assurances de dommages non maritimes, et en application de la *lex specialis*, il n'est pas applicable aux faits de terrorisme maritime.

Section 2. La réunion de ces risques dans une même catégorie

Le terme de « violences maritimes » apparaît plus lyrique que juridique. Pourtant, il permettrait, par son utilisation à la place de « risques de guerre », une simplification des polices (para. 1). Il faudrait toutefois prêter attention à son emploi, qui pourrait poser des difficultés (para. 2).

⁶¹ Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires, modifiée le 1er octobre 1946, le 1er janvier 1949, et le 1er Janvier 1955, article 5.

§1 – La simplification de la couverture « war risks »

En droit français, l'article L172-16 du Code des assurances prévoit que l'assurance ne couvre pas les risques de guerre en son alinéa a, de piraterie en son alinéa b, de terrorisme en son alinéa d, ainsi que d'autres faits illicites tels que « capture, prise ou détention » ou « émeutes, mouvements populaires, grèves, *lock-out*, actes de sabotage ». Les Polices françaises reprennent les mêmes faits pour les garantir dans une « convention spéciale pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés ». Tous ces faits pourraient être regroupés sous l'appellation « violences maritimes » : les effets de ces actes vont être le plus souvent similaires, ce qui conduit à les traiter de la même façon.

Mais si c'est effectivement le chemin naturel qui a été pris par les assurances françaises, il n'en est pas de même pour les assurances étrangères, qui sont en forte concurrence avec les assurances françaises.

En effet, les assurances américaines par exemple, ont établi un test à l'occasion du cas *Pan American World Airways Inc v The Aetna Casualty & Surety Co*⁶² leur permettant de qualifier une situation en cause de « guerre », l'enjeu étant le fait que la police « risque de guerre » ne s'applique pas en l'absence d'un tel état de conflit. En l'espèce, un avion de ligne est détourné par deux membres du Front Populaire de Libération de la Palestine (FPLP) vers Beyrouth où il est chargé d'explosifs, pour ensuite aller exploser au dessus du Caire. La question se posait donc de savoir qui, de l'assureur corps ou de l'assureur « risques de guerre », devait supporter les frais relatifs à cet incident. La *Court of appeals* déclara que l'état de guerre au sens des assurances devait se définir comme « la conduite d'hostilités engagées par des entités qui ont au moins les attributs significatifs de la souveraineté »⁶³.

Cependant, les faits montrèrent que les hommes du FPLP se rattachaient plus à un groupe politique radical qu'à un gouvernement souverain. Partant, il ne pouvait y avoir état de guerre et c'est la qualification de terrorisme qui a été retenue.

Les juridictions anglaises ont, elles aussi, établi un test leur permettant la qualification d'une situation en guerre. Il faut alors se demander si le conflit oppose deux camps distincts, définir les objectifs de ces camps, la façon par laquelle ils veulent les atteindre et enfin vérifier l'échelle du conflit et ses effets sur l'ordre public et la vie des habitants⁶⁴. Le test

⁶² *Pan American World Airways Inc v The Aetna Casualty & Surety Co* [1975] 1 Lloyd's Rep 77

⁶³ Traduction libre de l'auteure, *ibid.* « A course of hostility engaged in by entities that have at least significant attributes of sovereignty »

⁶⁴ *Spinneys (1948) Limited v the Royal Insurance Company Limited* [1980] 1 Lloyd's Rep. 406

paraît donc être en mesure de faire rentrer plus de conflits dans la catégorie de « guerre », mais pour autant, il en exclut encore de nombreux cas.

Avec de tels tests, la qualification de « guerre » est donc plus difficilement atteinte et cela pose des problèmes pratiques pour les acteurs du contrat d'assurance⁶⁵. Ils doivent ainsi faire très attention à la façon d'envisager les différents conflits qu'ils pourront rencontrer lors du voyage maritime, afin de souscrire aux garanties adéquates. En effet, si les conflits ne sont pas qualifiés de « guerre », ils ne pourront donc être indemnisés comme tel : les assureurs corps n'ont donc pas la possibilité d'exclure les faits en cause de leur garantie au titre de l'exclusion « risque de guerre », renvoyant par là l'indemnisation à l'assureur « risques de guerre ». Or les faits sont souvent semblables et l'assureur corps veut le plus souvent se limiter à la garantie des fortunes de mer. Il n'est en outre pas souhaitable que ce dernier répare des dommages dont la cause s'apparente à des actes de guerre, sans pour autant en être. Il semble bien qu'il faille rapprocher les notions, pour une meilleure sécurité juridique des personnes contractantes.

D'ailleurs, comme le souligne Paul Myburgh⁶⁶, la violence des actes commis, que ce soient de piraterie ou de terrorisme, est largement équivalente à celle de la guerre, ce qui incite à les traiter de la même façon. Cette citation de Jane Kendall illustre tout à fait le propos :

« À toutes fins pratiques, y compris la question éminemment utilitaire de l'assurance – les derniers vestiges de la distinction entre guerre et terrorisme se sont envolés en fumée en même temps que les tours jumelles du World Trade Centre le 11 septembre 2001 »⁶⁷.

À l'heure actuelle, les notions sont donc étroitement liées. C'est ainsi que la notion de piraterie se développe pour être applicable au domaine aérien, alors que les actes se rapprochent fort de la notion de terrorisme. Ces deux concepts sont d'ailleurs rapprochés par la Résolution 1851 de l'ONU⁶⁸. Celle-ci est en effet adoptée pour promouvoir la lutte contre la piraterie dans les côtes somaliennes. Or, dans cette résolution, le Conseil de Sécurité se réfère à la Convention SUA, pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la

⁶⁵ Julian CLARK and Maria BORG BARTHET, "Parties should proceed warily over war clauses", *Lloyd's List*, 3 septembre 2008, URL : <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article359289.ece>

⁶⁶ Paul MYBURGH, « *Categorising Horror: Marine Insurance Coverage and Terrorism* », 126 *Maritime Studies* 1-9, 2002

⁶⁷ Traduction de l'auteure, Jane KENDALL, "The Incalculable Risk: How the World Trade Center Disaster Accelerated the Evolution of Insurance Terrorism Exclusions" (2002) 36 *Univ of Richmond LR* 569

⁶⁸ La piraterie maritime au XXI^e siècle : défis et réponses, Intervention du Commissaire général de 1^o cl. de la Marine (2s) Jean-Louis Fillon au Colloque organisé par le Club Sup-mer, avec la collaboration du Centre d'enseignement supérieur de la Marine, HEC, le 19 mars 2009

navigation maritime, alors que celle-ci visait principalement les actes de terrorisme en mer. Cette convention a été rédigée en évitant d'employer les termes désignant les différentes violences, se limitant à incriminer les actes selon leur moyen d'actions : capture de navires par la force, actes de violence contre les personnes à bord des navires, le placement d'instruments à bord qui permettent l'endommagement ou la destruction du navire⁶⁹.

Paul Myburgh défend la thèse selon laquelle la différenciation entre les différents actes de violence pouvant avoir lieu en mer, principalement entre le terrorisme et la guerre, tenait à leur différence de coûts. En effet, la guerre, qui était un conflit *public*, engendrait des dommages d'une valeur considérable, au contraire de la violence *privée* qui, elle, ne disposait pas des mêmes moyens de base. Or, force est de constater que cette énonciation n'est plus valide aujourd'hui : le terrorisme, comme la piraterie, peuvent créer des dommages d'une valeur au moins égale à ceux qui peuvent découler d'une guerre.

Il semble donc, à l'heure actuelle, que dans le cadre des assurances maritimes les définitions des notions étudiées convergent. Toutefois, si leurs conséquences se rapprochent, leur potentialité diffère et s'il faut les classer dans une même catégorie, il semble effectivement intelligent de les individualiser au sein des « risques de guerre ».

§2 – Les problèmes engendrés

Les « violences maritimes » gardent des particularités différentes. Ainsi, le nombre de guerres n'est plus aussi important que par le passé (A), alors que la piraterie s'intensifie (B), tandis que le terrorisme prend une ampleur considérable (C). Cela mène donc à la conservation de définitions et de dénominations autonomes.

A. De la diminution du nombre de guerres

Ainsi, le risque de guerre était, au début des assurances maritimes, couvert comme un risque ordinaire car la mer était un espace naturel de conflits. Il n'était donc pas logique, à cette époque, d'assurer les navires contre les fortunes de mer sans y inclure la guerre, puisqu'elle était habituelle. Puis, peu à peu, les conflits se sont raréfiés et compte tenu du coût qu'ils engendraient, les assureurs ont choisi de créer une couverture spéciale pour les navires qui choisiraient de passer par une zone connue comme étant « à risque ». Ainsi, les navires payant une surprime à l'occasion de ce passage, les équipages étaient amenés à se dérouter

⁶⁹ Traduction libre de l'auteure : <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/SUACConvention/Pages/Default.aspx>

vers des zones moins dangereuses et évitaient donc des avaries aux coûts importants.

Les assureurs décident donc de ne couvrir comme « risques ordinaires » que les fortunes de mer, c'est-à-dire les avaries découlant de risques purement maritimes. La guerre devient alors le symbole d'une catégorie d'actes de violences, pouvant entre autre se produire en mer et que les assureurs ne veulent plus couvrir. Mais comme tout principe souffre d'exceptions, la piraterie, qui n'a lieu qu'en mer, entre tout de même dans cette catégorie.

B. De la montée en puissance de la violence de la piraterie

À l'image de la guerre, la piraterie était aussi, dans les premières polices, toujours considérée comme un risque maritime car ce phénomène n'existait qu'en mer. Les médias parlent aujourd'hui de « piraterie aérienne », alors que ce type de manifestation était, à son origine, purement maritime. Lorsque les couvertures spéciales ont émergé, la piraterie, du fait justement de ce caractère particulier, et parce que les actes s'y rapportant n'étaient que sporadiques et d'une importance économique faible, est restée couverte comme un risque ordinaire. Mais dès l'instant où ils se sont faits plus nombreux et plus violents, ils ont engendré des coûts économiques plus importants que les assurances se devaient de réparer. L'évolution du nombre d'actes de piraterie entre 2006 et 2010 est assez représentative du développement considérable de ces violences. En effet, le Bureau Maritime International, qui comptabilisait 239 attaques réelles et tentées en 2006, en répertorie 445 pour l'année 2010⁷⁰. Pour absorber ces coûts qui devenaient conséquents, il leur a fallu les catégoriser dans les « risques de guerre », leur permettant ainsi de demander une surprime aux armateurs, ou chargeurs, contrebalançant de cette manière la réparation des dommages engendrés par ce risque. Cette affirmation peut être illustrée par les chiffres proposés par l'ONG *One Earth Future* dans son rapport de décembre 2010. Cette étude rapporte une estimation du coût total de la piraterie entre 7 et 12 milliards de dollars dont un chiffre entre 459 millions et 3,2 milliards de dollars de surprimes d'assurances dues à ce risque⁷¹. Les chiffres sont éloquentes : l'exemple est cité de l'augmentation de la surprime, demandée à un navire passant dans le Golfe d'Aden, de 500 dollars par navire par voyage en 2008 à 150 000 dollars en 2010, soit 300 fois plus en seulement deux ans. Pour ce qui est de la surprime garantissant les conteneurs (assurance facultés), elle a augmenté de quatre fois sur la même période, tandis que l'assurance corps a, pour sa part, doublé⁷².

⁷⁰ Rapport annuel sur la piraterie édité par le Bureau Maritime International, 2010, p.6

⁷¹ *Ibid.* p.12

⁷² *Ibid.* p.11

C. Du coût exorbitant du terrorisme

Quant au risque terroriste, il pourrait presque être considéré comme le plus dangereux de tous. En effet, si les premières polices maritimes l'ignoraient, c'est aujourd'hui un risque très présent. À la différence de la piraterie et de la guerre, qui ne peuvent toucher « que » le navire, son équipage et la cargaison, le terrorisme maritime peut avoir une visée plus large.

Le terrorisme est, pour les assurances, une notion ambivalente : Il est en effet un acte intentionnel, qui comme tel n'est pas un risque assurable (les assurances ne garantissent pas ce type de risque). Mais il est aussi un risque totalement aléatoire, qui peut frapper n'importe où, n'importe quand et surtout n'importe qui. Or il s'agit bien du but de l'assurance que de garantir la réalisation d'un aléa. Ainsi, un navire de croisière, s'il a peu de risque de se rendre en zones de guerre ou de piraterie (souvent connues et évitées), peut être l'objet d'une attaque terroriste. Ce qui est valable pour un tel navire est évidemment valable pour un navire de marchandises : Un navire qui prendrait toutes précautions pour éviter toutes zones dangereuses ne pourrait pas, malgré tout, se prémunir contre une attaque terroriste. Convierait-il alors de toujours souscrire une police spéciale contre ce risque ? Là est toute l'ambivalence de la notion en matière d'assurance. D'une part, ce risque est tellement aléatoire qu'il convierait qu'il paraisse dans la couverture des risques ordinaires, puisqu'il n'y a pas de moyen pour le prévoir (et nous entendons ici que le navire et son équipage se soient évidemment conformés à toutes prescriptions de prévention de ce genre d'incidents émanant de conventions internationales en la matière). D'autre part, les coûts liés à la réalisation d'un tel risque sont tellement importants⁷³ que les assureurs n'auraient, en présence d'un sinistre d'envergure, peut-être pas les moyens de le garantir. Le premier choix fut celui des pouvoirs publics jusqu'en 2006⁷⁴. En effet, s'ils avaient la possibilité de limiter les montants de la garantie des pertes et dommages aux biens résultant d'actes de terrorisme, les assureurs maritimes avaient malgré tout l'interdiction d'exclure de tels actes de leur garantie sur le territoire français. Toutefois, en décembre 2006 intervient une loi et un décret qui modifient ce système : l'obligation ci-dessus énoncée n'existe plus en matière de contrats d'assurances maritimes. Ainsi, le risque de terrorisme rejoint la garantie des « risques de guerre » et doit par conséquent faire l'objet d'une couverture spéciale.

⁷³ Paul Myburgh, les coûts étaient de l'ordre de 60 milliards de dollars pour ce qui est de l'attentat du *World Trade Center*, extrait de l'article « *Categorising Horror: Marine Insurance Coverage and Terrorism* », (2002) 126 *Maritime Studies* 1-9

⁷⁴ Christian Hübner, Henri-Roger Najjar, *Commission « Assurances » du CMI – Perspectives*, DMF 673, Septembre 2006, p.703

Chapitre 2. Les caractéristiques de l'assurance « Risques de guerre »

Les polices « risques de guerre » sont spéciales en ce sens qu'elles ne sont prescrites que sur certaines zones du globe (Section 1). Les dommages qu'elles réparent sont toutefois assez classiques (Section 2).

Section 1. Les zones à risques

La détermination des primes d'assurance pour une couverture « risques de guerre » ne dépend pas seulement du type de risque que le navire peut rencontrer lors de son voyage, mais aussi de la route qu'il va emprunter. En effet, les dangers sont différents selon la zone traversée (para. 2) et, parfois, ils n'existent pas lors du départ du navire, ce qui pose le problème de la détermination du risque (para. 1).

§1 – La détermination des zones à risques

Il est constant qu'un navire traversant le canal de Suez et routant ensuite sur le Golfe d'Aden doit souscrire à une convention spéciale « risque de guerre » à la fois pour le corps du navire et pour les facultés. Pourtant, toutes les situations ne sont pas aussi évidentes. Ainsi, le printemps dernier est un exemple frappant de cette affirmation. En effet, les conflits nord-africains se sont multipliés entre janvier et mars, faisant de l'espace méditerranéen un lieu potentiellement dangereux pour la marine marchande. Or, ces conflits se sont mis en marche de façon assez soudaine, ce qui a pu poser des problèmes pour la souscription d'assurances « risques de guerre ». En effet, un transporteur, qui effectue régulièrement des liaisons entre la France et la Tunisie ou l'Égypte, n'a pas nécessairement pour habitude de souscrire une convention spéciale pour ces voyages. Or, la survenance de ces événements a pu soulever des questions concernant les assurances maritimes, notamment celle de savoir à quel moment les navires et leurs cargaisons n'étaient plus couverts par la police « risques ordinaires ». Il est intéressant de noter que cette situation n'est pas envisagée de la même façon en France (A) ou en Angleterre (B).

A. La situation en France

Il n'existe pas en France d'organisme qui répertorie et classe les risques dans une liste, permettant une meilleure connaissance du marché des polices « risques de guerre », alors

qu'un tel système existe en Angleterre. Il s'agit du *Joint War Committee*. Il est donc intéressant de comparer les avantages et inconvénients des deux méthodes dans les deux pays.

En France, l'absence d'organisme qui informerait les acteurs du contrat d'assurances maritimes de la nécessité de souscrire à une convention spéciale engendre un problème d'insécurité juridique. En effet, ne connaissant pas la date précise à laquelle un conflit peut être qualifié de violence maritime, au sens de l'article L172-16 du Code des assurances, ces acteurs peuvent se penser couverts en cas d'avaries alors que, dans les faits, ils ne l'étaient plus. Cette situation soulève donc un problème économique de fait : si l'assureur des risques ordinaires oppose la preuve⁷⁵ au transporteur et aux cargaisons la survenance d'un cas de violence maritime, qui l'autorise à ne pas garantir l'avarie, celle-ci ne sera pas remboursée en l'absence d'une convention spéciale, alors même que le conflit n'existait pas au début du voyage. Malgré tout, cette situation n'emporte pas de problème de droit dans la mesure où il n'existe pas d'obligation légale de s'assurer contre ces risques. Dès lors, les coûts des dommages et pertes incomberont à des acteurs différents selon la convention applicable. Ainsi, si les Règles de Hambourg sont applicables, le transporteur est responsable des marchandises pendant « la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement »⁷⁶. Partant, il doit assumer les coûts des pertes et dommages aux marchandises dans tous les cas, sauf incendie non fautif⁷⁷, dans la limite du plafond de réparation prévu à l'article 6. À l'inverse, si une des autres conventions internationales en la matière s'applique, Convention de Bruxelles ou Règles de Rotterdam dans le futur, les violences maritimes font alors partie des cas d'exonérations de responsabilité du transporteur, transférant donc les coûts liés aux dommages et pertes aux intérêts marchandises.

Malgré tout, l'inexistence d'une liste de zones à risques régulièrement mise à jour permet aussi une plus grande souplesse dans les assurances maritimes françaises. En effet, si les transporteurs doivent constamment se renseigner auprès de leurs assureurs pour connaître leur opinion sur un conflit et sur l'opportunité de souscrire une convention spéciale, ces décisions se font de façon très factuelle. Ainsi, dès l'instant où le conflit semble s'éteindre, il sera plus difficile pour l'assureur de caractériser la violence maritime et donc plus facile pour le transporteur ou les cargaisons de se faire rembourser le montant des avaries.

⁷⁵ Cass, com, 6 mai 1965, *Bull. civ.* IV, n° 295

⁷⁶ Article 4, Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978

⁷⁷ *Ibid.*, article 5

B. La situation en Angleterre

Le marché des assurances anglaises est, quant à lui, soumis aux décisions du *Joint War Committee*. Le *JWC* est une branche du *Lloyd's Market Association*, qui étudie le marché des assurances pour donner des conseils professionnels et techniques aux intervenants dans ce domaine. Cette association intervient donc notamment dans le domaine des assurances maritimes et, en se réunissant tous les trois mois, fait le point sur des problèmes d'actualités. Ainsi, le *JWC* est spécialisé dans l'étude des intérêts des assureurs « risques de guerre ». À ce titre, ils ont édité une liste des zones à risques, qu'ils mettent régulièrement à jour par des nouvelles circulaires. La dernière mise à jour a eu lieu le 3 mars 2011, date à laquelle le *JWC* a décidé de faire rentrer les côtes libyennes dans cette liste. Avant de décider de cette inscription, le *JWC* a étudié le conflit, en ses différents éléments, afin de déterminer s'il risquait réellement de menacer la sécurité des navires routant au large de la Libye. Il est à noter que le même travail a été effectué au cours des mois de janvier et février 2011, période des émeutes en Egypte et que selon Neil Roberts, cadre au comité, pendant les 18 jours de manifestations, « la situation n'a pas semblé être une menace suffisante pour les biens maritimes »⁷⁸, ne nécessitant donc pas le placement des côtes égyptiennes sur la liste.

Ces exemples illustrent l'avantage de cette méthode par rapport au système français. Si la décision est abrupte, elle a le mérite d'être claire et de créer un climat de sécurité juridique pour les acteurs maritimes. En effet, tant que la zone de conflits n'est pas classée comme zone de « risques de guerre », tous les dommages et pertes aux marchandises seront couverts par l'assureur des risques ordinaires. En revanche, dès qu'ils sont listés par le *JWC*, une assurance « risque de guerre » devient donc obligatoire pour que les dommages et pertes soient couverts. Il convient de remarquer que le *JWC* inscrit les zones qui reflètent les risques accrus auxquels les assureurs « risques de guerre » doivent faire face. La liste couvre de nombreux périls sans toutefois prendre en compte la piraterie, qui ne fait pas partie des *Institute War and Strikes Clauses*. Toutefois, ce risque fait maintenant très souvent l'objet d'une clause l'excluant des « risques ordinaires » en Angleterre⁷⁹.

Toutefois, cette méthode pose aussi des problèmes pratiques. En effet, dès lors que ces zones sont mises en évidence par cette liste, les armateurs vont être tentés de changer de cap, empruntant donc une route plus longue, mais qui, économiquement, peut être plus intéressante que la route initiale, augmentée de la surprime. Or, il faut prévoir un impact sur

⁷⁸ Traduction libre de l'auteure de l'entretien avec Neil Roberts, *JWC*, le 16 mars 2011

⁷⁹ Traduction libre de l'auteure de l'entretien avec Neil Roberts, *JWC*, le 27 juin 2011

les régions placées sur cette liste, qui voient donc leur commerce réduire, mais aussi sur les armateurs de ces États, qui eux voient leurs primes d'assurances augmenter de façon considérable. C'est ainsi le cas de l'Inde, qui demande actuellement le retrait de ses côtes de la liste du *JWC*. Dans ce cas précis, les primes ont parfois augmenté de 300 fois leur montant initial depuis décembre 2010, date à laquelle le *JWC* a étendu la zone à risque de 900 miles à l'Est du golfe d'Aden, correspondant à une dizaine de jours de plus à couvrir en « risques de guerre »⁸⁰. C'est donc un gouffre économique pour l'Inde qui en paie nécessairement le coût. Mais si cet État soutient que le nombre d'attaques pirates a chuté de manière significative grâce à son action navale⁸¹, il reste qu'il revient au *JWC* de prendre la décision de modifier sa liste, ce qui aurait pour effet de réduire les surprimes d'assurances.

Malgré deux systèmes différents, les zones à risque restent relativement identiques.

§2 – La cartographie des zones à risques

Les violences maritimes ne sont pas les mêmes selon les différentes zones par lesquelles un navire peut naviguer. Il s'agit donc d'étudier sommairement les risques qui peuvent être rencontrés aux différents endroits du globe. La liste du *JWC* est ici un bon indicateur des zones qui doivent être traitées. Elles y sont séparées en huit grands espaces : l'Afrique, l'Océan Indien, avec le Golfe d'Aden et d'Oman et les mers Rouge et Arabe, l'Asie, l'Europe de l'Est, l'Indonésie et Malaisie, le Moyen-Orient, une partie des Philippines et de l'Amérique du Sud.

Ainsi, l'Amérique du Sud est partiellement une zone à risque, selon le *JWC*. En effet, les côtes vénézuéliennes sont listées pour cause de confiscation de navires et de plates-formes⁸². Or, il semble que les navires puissent être aussi en danger hors de ces côtes, puisque, tout d'abord, de nombreux pays d'Amérique latines sont touchés par le phénomène de piraterie (Voir annexe 2 et 5). De plus, il était recensé la présence de mines dans les ports nicaraguayens, jusqu'en septembre 2010⁸³, alors même que le *JWC* n'en tenait pas compte. Enfin, l'utilisation de torpilles, canons ou armes légères ne se fait pas seulement sur les côtes du Venezuela, mais aussi au large d'Amérique centrale. Il semble donc que la zone soit fortement restreinte par rapport à la réalité des faits. Plusieurs zones potentiellement

⁸⁰ David Osler, « *India calls on Lloyd's to reduce piracy risk zone* », Friday 03 June 2011, 11:37

⁸¹ Jon Guy, « *London at loggerheads with India over piracy risk area* », Tuesday 07 June 2011, 16:18

⁸² Traduction libre de l'auteur de l'entretien avec Neil Roberts, *JWC*, le 27 juin 2011

⁸³ International Press Agency. URL : <http://world.pressenza.org/npermalink/le-nicaragua-declare-exempt-de-mines-antipersonnelles-sur-son-territoire>, consulté le 26/06/2011

dangereuses ne sont pas considérées comme telles.

Les côtes africaines, quant à elles, semblent couvertes en accord avec les violences réelles qui s'y déroulent. Malgré le fait que la piraterie ne soit pas un critère pour établir la liste, il semble que celle-ci soit en parfait accord avec les zones où elle se déroule. Tout d'abord, le Nigeria et la Côte d'Ivoire comptent, à eux deux, et depuis janvier 2011, déjà onze actes réalisés de piraterie, quatre actes tentés et un navire suspect (voir annexe 3). De plus, ces mers sont considérées comme une zone de piraterie active. Il semble donc logique que le *JWC* les considère comme une zone à risque. Viennent ensuite les côtes de la Somalie, de Djibouti et de l'Erythrée, qui comptent, pour leur part, près d'une trentaine d'actes pirates tentés et déjà six réalisés. Quant à la Libye, elle a récemment intégré la liste⁸⁴, non pas pour des faits de piraterie, mais à cause de la crise politique qui a explosé en février 2011.

Le *JWC* a ensuite classé en zone à risques les Golfes d'Aden et d'Oman, une partie de la Mer Arabe et de la Mer Rouge, ainsi qu'une partie de l'Océan Indien. En effet, ces eaux sont le théâtre d'actes pirates en nombre croissant (voir annexe 3). Depuis le début de l'année 2011, il y a déjà eu plus de soixante-dix attaques tentées et plus de trente effectivement réalisées. Il s'agit donc d'une zone de piraterie très active, qui se développe avec l'utilisation par les pirates de bateaux mères, leur permettant l'éloignement des côtes. De plus, c'est aussi dans ces mers qu'ont eu lieu les deux attentats terroristes de l'*USS Cole* et du *Limburg*, au large du Yémen.

Ces mers touchent alors la zone du Moyen Orient, qui intéresse le *JWC* en différents États (voir annexe 3). Le Moyen Orient n'est pas listé pour cause de piraterie, mais plutôt pour cause de conflits armés. Ainsi, il faut faire état de la guerre entre l'Iran et l'Irak dans les années 80⁸⁵, du conflit israélo-palestinien, des diverses opérations militaires qui ont lieu en Irak... Ces zones sont dangereuses pour la marine marchande dans la mesure où elles sont le lieu d'échanges de missiles antinavires, de missiles de croisière de frappe notamment aéronavale. Elles sont aussi le lieu d'utilisation de mines ou de torpilles, canons, ou armes légères. Il convient encore de remarquer que l'explosion d'un pétrolier japonais le 28 juillet 2010 dans le détroit d'Ormuz est attribuée aux brigades d'Abdullah Azzam, ramification d'*Al-Qaida*⁸⁶, faisant de cet endroit une zone de terrorisme potentiel. Par conséquent, le Bahreïn, l'Iran, l'Irak, Israël, le Liban, le Qatar, l'Arabie Saoudite et le Yémen sont autant d'États dont

⁸⁴ Le 3 mars 2011, selon le site internet du *JWC*. URL :

http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx, consulté le 26 juin 2011

⁸⁵ Andrews Dennis, « *Al-Qaeda in Hormuz straits* », *Warships International Fleet Review*, 01/2011, p.3

⁸⁶ *Ibid.*

les côtes sont sujettes à surprime d'assurances.

Plus à l'Est, ce sont le Pakistan, l'Inde et le Sri Lanka qui intéressent le *JWC*. En effet, si leurs côtes sont une zone de piraterie diffuse (voir annexes 3 et 5) et localement active (deux attaques réalisées depuis janvier 2011 et cinq tentées), ce sont aussi des zones de guerre : Indo-Pakistanaise, ou guerre civile au Sri Lanka. Aucun attentat terroriste n'a encore eu lieu, à ce jour, dans les eaux territoriales de ces États. Il est à noter que la guerre civile sri lankaise prit officiellement fin le 17 mai 2009, ce qui eu pour effet le retrait de cet État de la liste du *JWC* le 9 juin 2010.

L'organisme classe ensuite l'Indonésie et la Malaisie dans les zones à risques. En effet, il retient le port de Balikpapan, où sont déjà à déplorer cinq attaques pirates réalisées en 2011 et le port de Jakarta, qui connaît le même nombre d'attaques (voir annexe 4). Bornéo et Sumatra sont aussi listés. Ce sont en effet des zones pouvant encore être le théâtre de guerres navales. Il faut remarquer que Singapour n'est pas listé au côté de ces États, alors même que la violence contre les navires y est en hausse, puisque le nombre d'actes de piraterie aux alentours est déjà élevé pour l'année 2011. Déjà vingt-trois actions réalisées, six qui ont été tentées et un navire suspect repéré. L'État, à l'image du Golfe d'Aden, sera peut-être donc prochainement classé sur la liste, si la piraterie demeure.

Enfin, le *JWC* classe deux dernières régions sur cette liste : Mindanao et l'archipel des Sulu. Situées dans les Philippines, elles sont au cœur d'une zone diffuse de piraterie, même si aucun incident n'est encore à déplorer pour 2011. Ce sont dans ces eaux qu'ont eu lieu un acte de terrorisme contre un ferry en 2004⁸⁷.

Section 2. Les dommages « réparés »

Maintenant que les risques et les zones dans lesquelles ces risques peuvent avoir lieu sont définis, il s'agit d'étudier quels sont les dommages causés par ces risques que les différentes assurances, compagnies (para. 1) et *Protection & Indemnity Clubs* (P&I) (para. 2), acceptent de « réparer », si tant est qu'il soit possible de « réparer » la perte de vie en mer.

§1– Les couvertures offertes par les assurances

Il s'agit maintenant d'étudier les polices « risques de guerre » facultés et corps, de

⁸⁷ Site du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale, consulté le 26 juin 2011. URL : http://www.sgdsn.gouv.fr/site_rubrique134.html

façon à comprendre ce que l'assuré peut espérer voir remboursé en cas de survenance de violences maritimes couvertes par de telles polices. Il faut voir en premier lieu les caractéristiques que ces deux polices françaises ont en commun (A), pour voir ensuite les traits qui les différencient (B).

A. Les grandes lignes communes aux polices corps et facultés « risques de guerre » françaises

Les premiers articles des deux polices prévoient le cadre dans lequel elles interviennent, c'est-à-dire ce qu'elles entendent par « guerre ». Outre la présence de la piraterie, du terrorisme et de la guerre, elles comptent aussi les dommages résultant d'autres types de violences. Elles sont en effet ainsi rédigées :

- « a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*
- b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;*
- c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lockout et autres faits analogues ;*
- d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*
- e) armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;*
- f) sabordage ou destruction ordonnés par les autorités françaises à la suite de l'un des événements énumérés ci-dessus. »⁸⁸*

Une fois ces situations entendues, les deux polices exposent les dommages qu'elles réparent. Ainsi, la police corps prévoit en premier lieu que l'assureur prend en charge les dommages et pertes matériels du navire⁸⁹, ce dernier étant entendu comme :

« la coque, les machines de propulsion et de génération de puissance, des équipements, instruments de navigation, appareils, d'accessoires et raccords, et autres installations »⁹⁰.

⁸⁸ Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de guerre - Garantie étendue du 1er octobre 2008 modifié le 1er juillet 2009, article 2-1 *Marine Hull Insurance Conditions covering war, piracy and similar risks*, en date du 1er juillet 2010, article 1

⁸⁹ *Ibid.*, article 1-1

⁹⁰ Traduction libre de l'auteure, All risks marine hull and machinery insurance policy, en date du 1er juillet 2010,

Si ces derniers font l'objet d'un contrat de crédit-bail, et n'appartiennent donc pas à l'assuré, ils restent néanmoins garantis de la même façon⁹¹. Enfin le contrat prévoit que les éléments du navire qui sont « temporairement retirés [...] pour une période maximum de 60 jours » peuvent être couverts⁹².

La police précise que les dommages et pertes seront pris en charge même en cas de sabotage, de feu, destruction ou dommages délibérés ordonnés par les autorités des différents États ayant trait au navire⁹³.

La police facultés quant à elle, prévoit la prise en charge des frais relatifs aux dommages et pertes matériels des marchandises, ainsi que les pertes de poids et quantités⁹⁴.

Les deux polices prennent ensuite en charge la dépossession ou l'indisponibilité du navire et de sa cargaison, ouvrant droit à délaissement⁹⁵.

La police corps prévoit que ceci sera pris en charge quand le navire est dans l'incapacité de sortir d'un port, d'un canal ou d'autres voies navigables restreintes similaires et ce en l'absence de dommages au navire⁹⁶. La police facultés, pour sa part, subordonne sa garantie à la dépossession qui :

« résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes ou détentions ordonnés par tous gouvernements ou autorités quelconques »⁹⁷.

Enfin, les deux polices prévoient la prise en charge des frais en cas d'avarie commune et d'assistance, les frais ou honoraires des experts ou commissaire d'avarie, voire même les frais d'avocats pour la police corps sous réserve d'acceptation de l'assureur. En dernier lieu, il est prévu que les frais engagés, pour préserver le navire et ses marchandises des dommages et pertes normalement couverts par la garantie, ou pour limiter ces dommages et pertes, puissent

, article 1.1.1-A, disponible sur le site de la FFSA, URL : http://www.ffsa.fr/sites/jcms/p1_85133/all-risks-marine-hull-and-machinery-insurance-policy?cc=fp_7190

⁹¹ *Ibid.*, article 1.1.1-B

⁹² *Ibid.*, article 1.1.1-C

⁹³ *Marine Hull Insurance Conditions covering war, piracy and similar risks*, en date du 1er juillet 2010, article 1.1.1: État de l'établissement du siège social de l'assuré, ou de l'enregistrement de l'armateur, l'État de pavillon, ou de l'endroit où le navire est immatriculé, ou de tout autre État pour prévenir les dommages à l'environnement.

⁹⁴ *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de guerre* - Garantie étendue du 1er octobre 2008 modifié le 1er juillet 2009, article 2-1

⁹⁵ *Ibid.*, article 2-2

Marine Hull Insurance Conditions covering war, piracy and similar risks, en date du 1er juillet 2010, article 1.1.2

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de guerre* - Garantie étendue du 1er octobre 2008 modifié le 1er juillet 2009, article 2-2

être aussi garantis⁹⁸.

B. Les particularités de chaque police

La police corps « risques de guerre », qui peut être conclue seule⁹⁹, à l'inverse de la police facultés, qui ne peut être souscrite qu'en accompagnant une police « risques ordinaires »¹⁰⁰, présente d'autres particularités par rapport à la police facultés.

Ainsi, elle prévoit, en premier lieu, que la responsabilité découlant d'une collision avec un autre navire, ou bateau, ou avec un objet fixe ou flottant se déroulant dans les conditions de « risques de guerre » sera pris en charge par l'assureur¹⁰¹. La responsabilité est aussi couverte :

« à l'égard des dommages causés par les aussières, ancres, chaînes, ou des annexes du navire, alors qu'ils étaient attachés au navire, ou manipulés ou utilisés dans le cadre de l'exploitation du navire »¹⁰².

En deuxième lieu, la police exclut son application dans des situations particulières. La « capture, la prise en mer, l'arrestation, la saisie, la retenue, la détention, la confiscation ou l'expropriation »¹⁰³ sont autant de situations exclues lorsqu'elles sont le fait d'autorités de l'État du siège social de l'assuré, ou du propriétaire du navire assuré, ou des autorités de l'Etat de pavillon ou de l'État où le navire est immatriculé.

Enfin en dernier lieu, si une guerre éclate entre la France, la Chine, la Russie, le Royaume-Uni ou les États-Unis, alors le navire et ses appareils ne seront pas garantis¹⁰⁴.

La police facultés prévoit quant à elle la prise en charge, en cas d'interruption ou de rupture de voyage, des frais relatifs au « déchargement, magasinage, transbordement et acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police ou tout autre lieu de destination à convenir avec les assureurs », si ces opérations

⁹⁸ *Ibid.*, article 2-3

Marine Hull Insurance Conditions covering war, piracy and similar risks, en date du 1er juillet 2010, article 1.3

⁹⁹ *Marine Hull insurance conditions covering war, piracy, terrorism, and similar risks*, en date du 1er juillet 2010

¹⁰⁰ *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de guerre* - Garantie étendue du 1er octobre 2008 modifié le 1er juillet 2009, article 1

¹⁰¹ *Marine Hull insurance conditions covering war, piracy, terrorism, and similar risks*, en date du 1er juillet 2010, article 1.2-a

¹⁰² *Ibid.*, traduction libre de l'auteure, article 1.2-b

¹⁰³ *Ibid.*, article 2-a

¹⁰⁴ *Ibid.*, article 2-b

interviennent dans les six mois suivant l'interruption ou la rupture¹⁰⁵.

La police exclue aussi de sa garantie certaines marchandises. Ainsi, si les dommages ou pertes interviennent pendant une période de dépossession ou d'indisponibilité due, soit à des « *captures, prises, [...] ou leurs conséquences* » ordonnés par des membres de l'AELE ou de l'UE¹⁰⁶, soit à une « *saisie de droit ou de fait* » suivant une « *opération frauduleuse* »¹⁰⁷, les marchandises ne seront pas couvertes par cette police. De plus, les marchandises qui se détérioreraient pour cause de retard¹⁰⁸ ou d'« *arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main-d'œuvre ou à un défaut d'entretien* »¹⁰⁹ ne sont pas non plus couvertes, sauf lorsque cela survient à bord du navire.

Enfin, en cas de guerre particulièrement, deux types de marchandises ne sont pas couvertes par l'assurance : celles qui appartiennent à « *un ennemi de la France* »¹¹⁰, et « *les munitions et le matériel de guerre* »¹¹¹.

C. La prise en charge des frais résultants d'accidents humains

Les violences en mer entraînent des dommages importants autres qu'économiques. Ce sont les atteintes à la vie humaine. Ainsi, les membres d'équipage, lorsqu'ils traversent une « zone à risque » sont susceptibles de se faire kidnapper, entraînant une demande de rançon contre leur libération, d'être blessés, ou encore de perdre la vie. Or l'armateur est responsable de son équipage et, de plus en plus, il va vouloir se protéger contre ces risques.

Ainsi, il existe, pour le premier risque, des couvertures « *kidnap and ransom* » offertes à la fois par des compagnies d'assurances et par des *P&I*, en association avec des compagnies d'assurances. Ces garanties ne sont pas encore très répandues en France et peu d'assureurs les proposent. De plus, il n'existe aucune police type et par conséquent les assureurs qui les proposent ne les rendent pas publiques. Il est toutefois possible de consulter la couverture proposée par certains *P&I*, notamment le *Skuld* en partenariat avec *Griffin underwriting*¹¹²,

¹⁰⁵ *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de guerre* - Garantie étendue du 1er octobre 2008 modifié le 1er juillet 2009, article 2.4

¹⁰⁶ *Ibid.*, article 3.1 et 3.2

¹⁰⁷ *Ibid.*, article 3.1

¹⁰⁸ *Ibid.*, article 3.3

¹⁰⁹ *Ibid.*, article 3.2

¹¹⁰ *Ibid.*, article 3.2

¹¹¹ *Ibid.*, article 4

¹¹² Maritime Plus Kidnap, Extortion, Products Extortion, Detention and Hijack Insurance, Griffin underwriting, Conditions 2011. Consulté le 21/07/2011, URL:

afin d'étudier le contenu général de ce type de conventions.

En premier lieu, différentes dépenses engagées sont couvertes, telles que le montant de la rançon extorquée par violence¹¹³, même perdue pendant son acheminement à destination¹¹⁴, le montant des honoraires des conseils des assureurs¹¹⁵ ou d'un négociateur indépendant¹¹⁶. Sont aussi couverts les différents frais, raisonnables et acceptés, de prise en charge médicale et psychiatrique¹¹⁷, de remplacement de membres de l'équipage¹¹⁸, ainsi que des frais financiers des membres d'équipage enlevés¹¹⁹ (salaires, manque à gagner personnel...), de récompense contre informations¹²⁰, les intérêts d'un prêt effectué pour payer une rançon¹²¹, de frais de ports¹²² ou encore de soutes¹²³.

En deuxième lieu, la couverture prévoit la prise en charge des frais relatifs aux marins. Ainsi, en cas de perte de membre ou de la vue, d'invalidité ou de mort, l'assurance paiera les coûts associés¹²⁴. En cas de nécessité d'intervention chirurgicale plastique, les frais seront aussi pris en charge¹²⁵, de la même façon que les coûts de repos et de réadaptation du marin¹²⁶.

En dernier lieu, l'assureur accepte de prendre en charge les coûts relatifs à une quelconque action en responsabilité d'un marin contre l'armateur relative à un enlèvement en mer¹²⁷.

§2 – Les couvertures offertes par les P&I

L'assurance responsabilité civile est le plus souvent offerte par les *Protection and Indemnity Clubs*. Ces derniers sont des sociétés mutuelles d'armateurs qui existent depuis le XIX^e siècle. S'ils devaient, à leur création, compléter l'action des assureurs corps, ils

http://www.skuld.com/upload/Products%20and%20Services/Ancillary%20covers/Griffin_Maritime_Plus-KandR_Conditions_2011v_1.pdf

¹¹³ *Ibid.*, Insured losses, 1

¹¹⁴ *Ibid.*, Insured losses, 2

¹¹⁵ *Ibid.*, Insured losses, 3

¹¹⁶ *Ibid.*, Insured losses, 4-a

¹¹⁷ *Ibid.*, Insured losses, 4-d

¹¹⁸ *Ibid.*, Insured losses, 4-i

¹¹⁹ *Ibid.*, Insured losses, 4-g, 4-h

¹²⁰ *Ibid.*, Insured losses, 4-f

¹²¹ *Ibid.*, Insured losses, 4-k

¹²² *Ibid.*, Insured losses, 4-p

¹²³ *Ibid.*, Insured losses, 4-p

¹²⁴ *Ibid.*, Insured losses, 5

¹²⁵ *Ibid.*, Insured losses, 4-o

¹²⁶ *Ibid.*, Insured losses, 4-q

¹²⁷ *Ibid.*, Insured losses, 6

interviennent maintenant rapidement dès que le navire a un problème¹²⁸. Ils ont différents rôles : garantir les dommages aux marchandises ou accidents aux personnes aux contractants des armateurs, garantir les vides laissés par les assurances corps, et assumer différentes dépenses maritimes¹²⁹.

La protection offerte par ces clubs en cas de violences maritimes concerne en premier lieu la responsabilité de l'armateur se rapportant aux personnes. En effet, il sera déclaré responsable en cas de décès, blessures, ou maladie de personnes qui soient à bord du navire ou près de celui-ci¹³⁰. Ces personnes comprennent aussi le capitaine, son équipage ou tout employé de l'armateur¹³¹, tout manutentionnaire en charge de la marchandise de la réception sur le quai de chargement à la livraison au quai de déchargement¹³², et enfin toutes personnes blessée ou tuée pour une raison touchant au navire assuré¹³³. Ainsi, le *P&I* s'engage à payer les dommages et intérêts dus aux victimes ou leurs ayants-droits, les divers frais médicaux ou funéraires¹³⁴ ou de rapatriement¹³⁵, ensemble avec les frais d'escale¹³⁶, avec enfin les frais de substitution de la personne blessée ou décédée¹³⁷. Les frais couverts sont donc très larges, mais n'incluent quand même pas les salaires des personnes blessées ou décédées, ou de leur remplaçant. En effet, ces sommes auraient été payées de toute façon, et n'ont donc pas à être payées par une quelconque assurance.

Toutefois, si le navire fait l'objet d'un naufrage ou s'il est réellement ou présumé perdu, il est de la responsabilité de l'armateur de rapatrier tous les hommes à bord et de payer les salaires de ses employés pendant leur chômage technique. Cette responsabilité est cette fois prise en compte par le *P&I* qui prendra en charge ces frais¹³⁸.

Les biens perdus par l'équipage à l'occasion de telles violences maritimes seront aussi pris en charge par le *P&I*, puisqu'il est de la responsabilité de l'armateur de les leur rembourser.

L'armateur étant encore responsable des membres de son équipage, le *P&I*

¹²⁸ Bonassies Pierre et Scapel Christian, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ Montchrestien, 2010, p.495

¹²⁹ *Ibid.*, p. 915

¹³⁰ Appendix D, D.1.1.1, War risks cover, North of England P&I, p.67. Consulté le 18/07/2011, URL: <http://www.nepia.com/cache/files/410-1208175324/WarRisks2007.pdf#zoom=70>

¹³¹ *Ibid.*, D.1.1.2

¹³² *Ibid.*, D.1.1.3

¹³³ *Ibid.*, D.1.1.4

¹³⁴ *Ibid.*, D.1.2.1

¹³⁵ *Ibid.*, D.1.2.2

¹³⁶ *Ibid.*, D.1.2.3

¹³⁷ *Ibid.*, D.1.2.4

¹³⁸ *Ibid.*, D.2

remboursera les rançons payées pour libérer les membres de l'équipage détenus, si ces paiements sont faits en accord avec les lois en vigueur¹³⁹ ou encore les frais familiaux des membres d'équipage détenus¹⁴⁰.

Les *P&I* offrent encore une protection pour les armateurs lorsque ceux-ci se rendent responsables de différents dommages. Ainsi, en cas de collision avec un autre navire¹⁴¹, si celui-ci lui réclame le remboursement des frais qu'il doit engager tant pour la réparation que pour la perte d'exploitation, ou encore sa participation à l'avarie commune, l'armateur du navire reconnu responsable aura la possibilité de voir ces frais pris en charge par son propre *P&I*. Il en va de même pour les dommages causés aux objets fixes ou flottants dont il est responsable, ainsi que le retraitement d'épaves de son navire, les dommages de pollution ou aux cargaisons.

¹³⁹ *Ibid.*, D.4.1

¹⁴⁰ *Ibid.*, D.4.2

¹⁴¹ *Ibid.*, D.5

**Partie 2. L'impact de l'accroissement du
nombre d'actes de violence : Quelles
réponses pour l'avenir ?**

La recrudescence de ces violences en mer oblige les armateurs à trouver des solutions face à des primes d'assurances qui augmentent sans cesse (Chapitre 1), celles-ci permettant de financer les dommages dont les coûts se font aussi de plus en plus importants. Il est donc aussi intéressant d'étudier les possibilités de partage des coûts pour les assurances (Chapitre 2).

Chapitre 1. Les projets pouvant impacter le montant des primes d'assurances

Les différents acteurs du voyage maritime essaient, à leur manière, de trouver des solutions pour réduire les risques du navire et de son équipage lors de passages en zones à risques. Il est à noter, de façon préliminaire, que les initiatives engagées ne peuvent réellement avoir d'impact que sur la piraterie et non sur la guerre ou le terrorisme. En effet, dans le premier cas, le navire marchand n'est pas vraiment visé par l'état de guerre et sera plus vraisemblablement une victime collatérale. À l'inverse, dans le second cas, si le navire est particulièrement visé par l'acte de terrorisme, toutes les précautions prises ne pourront empêcher des kamikazes de donner leur vie pour leur cause.

Il faut donc voir les différentes initiatives des armateurs (section 1), des assureurs (section 2), et enfin régionales ou internationales (section 3).

Section 1. Les initiatives des armateurs

Ces initiatives sont de deux ordres. La plus controversée est l'utilisation de sociétés de protection armée à bord des navires, qui correspond à la solution la plus extrême trouvée par les armateurs (para. 1), lorsque les moyens de défense non-létaux ne sont plus suffisants (para. 2).

§1– L'existence de sociétés de protection des navires

Une des façons de lutter contre la piraterie maritime est de faire appel à une société de protection de navires. Il faut remarquer que cette solution est particulièrement intéressante dans le cas de la piraterie car les motivations sont différentes par rapport aux deux autres cas de violences maritimes. Les pirates ne recherchent d'autre but que le profit. Le navire est leur cible, contrairement à la guerre, mais ils l'attaquent pour en tirer une certaine somme et non

pour atteindre un but politique ou symbolique. La protection du navire en tant que tel paraît donc dans ce cas particulièrement adaptée. Toutefois, elle est fortement controversée, à juste titre. C'est en effet un pas vers la guerre privée. Plusieurs arguments sont invoqués par les opposants à ce moyen de protection. Tout d'abord, des problèmes se posent quant à l'utilisation d'armes à bord d'un navire. Ces dernières peuvent entraîner des problèmes de responsabilité¹⁴² en cas d'accidents à bord du navire : est-ce le capitaine, et donc l'armateur qui est responsable de ces armes ou est-ce la société de protection ? Qui était considéré avoir autorité sur l'agent en cause ? Ces questions amènent à un autre problème de taille, celui du recrutement des hommes armés. Il n'est malheureusement pas rare de voir des sorte de mercenaires, souvent trop audacieux, se lancer dans la protection des navires. Ces personnes, en plus de décrédibiliser la profession, sont dangereuses, dans la mesure où ils n'appliquent même pas le peu de législation en la matière. Ainsi, comme le suggère Armateurs de France, il serait utile d'encadrer strictement ce recrutement, pour que les agents soient « spécialement sélectionnés et formés »¹⁴³, de la même façon que ces personnels sont encadrés en droit aérien, par le règlement CE n° 300/2008 du 11 mars 2008¹⁴⁴. Il est aussi craint qu'un tel système engendre une escalade de violence¹⁴⁵, qui soit donc contraire aux objectifs recherchés au départ. Un autre problème est celui de la provenance des armes, puisque de nombreuses armes utilisées pour la protection de navires sont issues du marché noir et donc acquises illégalement¹⁴⁶. Enfin, Armateurs de France considère qu'il s'agit ici d'une mission régaliennne et que les navires marchands devraient donc continuer d'être escortés seulement par les bâtiments d'État.

Les arguments en défaveur d'une telle protection privée ne manquent donc pas de poids. Toutefois, il convient d'observer qu'il s'agit d'une solution préventive efficace, qui peut, si elle est correctement encadrée et la législation correctement appliquée, être un moyen de défense à envisager sérieusement.

Il existe d'ailleurs à l'heure actuelle des sociétés dignes de confiance. Ces sociétés de protection agissent à différents niveaux. En premier lieu, elles effectuent de la prévention, en organisant des formations d'apprentissage qui permettent de sensibiliser et d'informer sur les zones à risques connues et sur les réactions à tenir en cas de survenance d'une situation de

¹⁴² Larry Cosgriff, Edward Feege, « *Arms and the merchantman* », Proceedings, 12/2010, p.39

¹⁴³ « Protection privée : Une fausse bonne idée », Armateurs de France, Analyses et opinions, 7 avril 2008

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Larry Cosgriff, Edward Feege, « *Arms and the merchantman* », Proceedings, 12/2010, p.39

¹⁴⁶ Clotilde Martin, « Piraterie : les armateurs réfléchissent à la présence d'hommes armés à bord des navires », Journal de la Marine Marchande, 17/05/2011

risques. De la même façon, elles peuvent agir en amont, afin de déterminer la potentialité des risques maritimes à l'aide d'un audit de l'entreprise de l'armateur. Enfin, et c'est certainement l'aspect qui doit avoir le plus d'influence en terme de primes d'assurances « risques de guerre », les entreprises de protection offrent le plus souvent deux types de défense en mer : des bateaux d'escorte ou des équipes de protection embarquées (EPE).

Ces entreprises réclament un cadre juridique strict (A), que la France rechigne à étudier, pour pouvoir atteindre leur objectif, sécuriser les voyages maritimes, sans dévier dans la guerre privée, tout en abaissant les coûts (B).

A. La difficulté juridique

À l'heure actuelle, la difficulté principale dans la mise en place de telles protections réside dans la réglementation française. En effet, l'embarquement de personnes armées à bord de navires battant pavillon français est toujours interdit. Armateurs de France refusait toujours, jusqu'à présent, de reconnaître ces EPE, à l'image de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de l'Égypte¹⁴⁷, et ce, pour plusieurs raisons. L'organisation considèrerait, en effet, jusqu'alors que la protection des navires est une mission régalienn¹⁴⁸, et que, partant, il convient de s'adresser à la Marine Nationale pour obtenir une escorte ou une aide rapide grâce au programme de Contrôle Naval Volontaire (CNV)¹⁴⁹. Or, il semble que seulement 5% du besoin général de protection maritime ne puisse être couvert par la Marine Nationale française¹⁵⁰, signifiant, par conséquent, que 95% des navires battant pavillon français doivent trouver une autre solution pour pouvoir naviguer en toute sécurité dans les eaux dangereuses. C'est ainsi que les armateurs sont conduits à user des sociétés de protection en toute illégalité. Ceci amène à une insécurité juridique, puisqu'ils ne peuvent être totalement surs des entreprises auxquelles ils font appel. Il convient alors de prendre des mesures de précaution et d'auditionner les différentes sociétés avec des critères bien précis pour comprendre comment elles fonctionnent, discuter de l'opportunité d'employer une telle société avec les assureurs corps et facultés et être très méfiants pour éviter les sociétés qui ne seraient pas sérieuses¹⁵¹. Par ailleurs, Armateurs de France a timidement revu récemment sa position concernant les

¹⁴⁷ Larry Cosgriff, Edward Feege, « *Arms and the merchantman* », Proceedings, 12/2010, p.39

¹⁴⁸ Site web d'Armateurs de France, onglet Analyses et Opinions, Dossier piraterie, Fiche « *Protection privée : Une fausse bonne idée* ». Consulté le 5 juillet 2011. URL : http://www.armateursdefrance.com/01_hune/03_position.php

¹⁴⁹ Site web d'Armateurs de France, onglet Analyses et Opinions, Dossier piraterie, Fiche « *Le Contrôle Naval Volontaire* ». Consulté le 5 juillet 2011. URL : http://www.armateursdefrance.com/01_hune/03_position.php

¹⁵⁰ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 1^{er} juillet 2011 avec Mr Gallois, Gallice Security. URL : <http://www.gallice-security.com/?q=fr/node/2>

¹⁵¹ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 22 juillet 2011 avec Simon Delfau, CMA CGM

EPE, en admettant que l'opération *Atalante* ne pouvait s'occuper de tous les convois dans l'Océan Indien, et acceptant le recours à des EPE *ad hoc* pour des opérations « stationnaires et souvent stratégiques » impliquant des navires français¹⁵².

Cette absence de législation amène un nouveau problème. En effet, pour éviter d'aller contre la loi française, les armateurs français préfèrent dépavillonner temporairement, afin de bénéficier de la protection de telles sociétés¹⁵³. En effet, les sociétés de protection de navires se doivent de respecter les lois de pavillon et celles des États où le navire accoste. Partant, si le navire est immatriculé dans un État qui accepte l'existence de telles sociétés, la protection qu'elles offrent n'est pas illégale. Il conviendra alors seulement de débarquer l'équipe de protection avant d'arriver dans le pays de destination, interdisant ce genre de pratique, tel la France. C'est pourquoi, par exemple, la société Gallice security prévoit, par exemple, d'embarquer ou de débarquer ses équipes par Madagascar ou la Somalie¹⁵⁴. Toutefois, s'il est possible dans de nombreux ports d'accoster avec des armes, il faut encore qu'elles soient déclarées *a priori*, cette déclaration pouvant être effectuée par la société de protection¹⁵⁵, et gardées en lieu sûr et clôt pendant la durée de l'escale¹⁵⁶.

Il apparaît donc que la loi française ne soit réellement pas en adéquation avec la réalité. De plus, cette conduite vient alors à l'encontre des intérêts maritimes français : En refusant d'accorder législation et réalité, la France est en train de perdre certains de ses bâtiments de commerce, qui refusent de prendre le risque de traverser des zones dangereuses sans protections, alors qu'à l'heure actuelle, celles-ci existent. Enfin, l'expérience montre que ces sociétés, même interdites, exercent en contournant le droit, ce qui mène à une grande insécurité, notamment parce qu'elles ne sont tenue par aucune norme de qualité du service. Il semble par conséquent, comme le confirme Christian Garin¹⁵⁷, qu'il serait certainement utile de donner un cadre juridique à de telles entreprises, par l'octroi, par exemple, d'un agrément, qui permettrait aux armateurs de choisir une société digne de confiance, et qui effectuerait un travail de qualité. Il conviendrait aussi d'encadrer fermement les questions de sommations et

¹⁵² Christian Garin, entretien France Info, 17 juin 2011, 5 minutes 42. Consulté le 12/07/2011. URL : <http://www.france-info.com/chroniques-le-plus-france-info-2011-06-17-la-face-cachee-de-la-piraterie-maritime-540866-81-184.html>

¹⁵³ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 1^{er} juillet 2011 avec Mr Gallois, Gallice Security. URL : <http://www.gallice-security.com/?q=fr/node/2>

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ Larry Cosgriff, Edward Feege, « *Arms and the merchantman* », *Proceedings*, 12/2010, p.39

¹⁵⁷ Christian Garin, entretien France Info, 17 juin 2011, 5 minutes 42. Consulté le 12/07/2011. URL : <http://www.france-info.com/chroniques-le-plus-france-info-2011-06-17-la-face-cachee-de-la-piraterie-maritime-540866-81-184.html>

d'ouverture du feu, afin d'éviter le cas de législations des États de pavillon contradictoires en matière de responsabilité¹⁵⁸, mais surtout l'emploi du feu quand il n'est pas nécessaire. Il est enfin souhaitable que l'État de pavillon ou l'État du siège social de l'armateur soit au aussi au courant de l'emploi de tels hommes armés, comme cela est déjà le cas pour certaines sociétés¹⁵⁹.

Par ailleurs, au vu des chiffres découlant de l'emploi de ces sociétés, il semble qu'il faille encourager la réflexion autour de l'encadrement de celles-ci.

B. L'argument économique

Sans toutefois ramener le problème de piraterie à un simple problème économique, la vie des hommes étant bien plus importante et toute opération en permettant la sauvegarde devant être préférée, il semble que l'usage de sociétés de protection armée ait des impacts économiques non négligeables.

Les sociétés privées proposent donc deux principaux services : les bateaux d'escortes, et les équipes de protection embarquées. Ces dernières sont, de façon générale, moins chères que les premiers. Mais les bateaux d'escortes ont cet avantage, et particulièrement pour les navires français, d'éviter la polémique de l'embarquement d'armes à bord du navire marchand. Toutefois, en pratique, il est à noter que les armateurs demandent souvent une solution mixte, et usent donc des deux solutions combinées, permettant donc une meilleure protection de leur navire en zone dangereuse.

Cette protection est tellement efficace que 100% des navires protégés de cette façon n'ont pas à déplorer d'accidents¹⁶⁰. Or, si le risque diminue, les primes ne suivent pas encore dans le même sens¹⁶¹. Pourtant, il serait logique que ce soit le cas, dans la mesure où celles-ci sont fonction du risque encouru par le navire. En effet, malgré le fait que la zone soit toujours considérée comme « à risque », si le navire sous protection ne fait plus l'objet de menaces, il semble qu'il n'y ait plus de raison de lui faire payer de surprime.

À titre indicatif, une équipe de protection embarquée coûte à l'armateur entre 5 000 et 10 000 euros par jour¹⁶², alors que la surprime d'assurance peut rapidement monter à 150 000

¹⁵⁸ Larry Cosgriff, Edward Feege, « *Arms and the merchantman* », Proceedings, 12/2010, p.39

¹⁵⁹ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 22 juillet 2011 avec Simon Delfau, CMA CGM

¹⁶⁰ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 1^{er} juillet 2011 avec Mr Gallois, Gallice Security. URL : <http://www.gallice-security.com/?q=fr/node/2>

¹⁶¹ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 22 juillet 2011 avec Simon Delfau, CMA CGM

¹⁶² *Ibid.*

dollars¹⁶³. Il semble donc qu'il soit économiquement bien plus rentable de protéger son navire que de ne pas le faire.

La position de la France ne semble donc pas, économiquement parlant, réellement rationnelle et le récent revirement de position d'Armateurs de France confirme ce fait. En effet, si, politiquement, il est difficile d'accepter la mise en place de gardes armés à bord des navires, l'intérêt de l'armateur est bien, malgré tout, de protéger à la fois son navire et son équipage contre les méfaits des pirates. Or, ce premier objectif semble être atteint avec l'utilisation d'équipes de protection. En second lieu, il lui est financièrement plus intéressant de les protéger que de ne pas le faire. Ainsi la meilleure option semble donc de revenir sur les méthodes de prévention de la piraterie autorisées en France et d'étudier la possibilité de légaliser les sociétés de protection, même si cela nécessite un réel débat et la mise en place de procédures certainement lourdes pour encadrer cette solution de dernier recours. D'autant qu'il faut remarquer que les armateurs français sont souvent contraints de se retourner vers des sociétés étrangères et que celles-ci, à l'image des sociétés anglaises, ont déjà fort à faire avec les navires de leur propre pavillon, s'occupant donc des navires français en dernier¹⁶⁴.

Pour conclure, il est encore à noter qu'il appartient à l'entreprise de protection de navires d'effectuer toutes les démarches auprès des autorités du port pour déclarer les armes qui entrent dans celui-ci. En matière d'assurance, il faut enfin remarquer que ces compagnies bénéficient elles-mêmes d'assurance spécifiques liées aux activités à risques, d'une responsabilité civile « risques de guerre », souscrites auprès de compagnies étrangères.

§2 – La mise en place de moyens de défense non létaux

Les armateurs usent d'autres moyens pour prévenir les attaques violentes contre leurs navires. À l'inverse de l'emploi d'équipes armées à bord, il s'agit ici de mesures passives de défense. Il faut donc voir d'abord quelles sont ces dispositifs (A), pour connaître ensuite de leur impact sur les surprimes d'assurance (B).

A. De la présentation pratique des installations de défense

La mesure la plus courante à l'heure actuelle est la pose de barbelés autour du navire (1), mais il est aussi courant de disposer d'autres moyens de sécurisation de l'embarcation (2).

¹⁶³ Bowden Anna, « *The economic costs of maritime piracy: One earth future working paper* », décembre 2010, p. 10

¹⁶⁴ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 1^{er} juillet 2011 avec Mr Gallois, Gallice Security. URL : <http://www.gallice-security.com/?q=fr/node/2>

1. Les différents dispositifs de fils barbelés

On trouve en premier lieu la mise en place de barbelés. Ceci est une prescription issue des *Best Management Practices*¹⁶⁵. Celui-ci prévoit qu'un certain soin doit être apporté dans le choix du fil barbelé, qui doit être de qualité, dans la mesure où il doit permettre d'accrocher de façon efficace. Selon les *BMP*, il existe trois sortes de barbelés : les fils écrêtés, spirale, ou Concertina, ces derniers étant des spirales liées entre elles. Il semble que ce soient ces derniers fils barbelés qui soient préférés pour protéger les navires, car l'enchevêtrement de spirales rend la barrière plus efficace. Les *BMP* vont jusqu'à recommander la taille des fils barbelés, qui doivent être, pour le cas de fils Concertina, de l'ordre de 730 à 980 mm, de façon à ne pouvoir être sectionnés facilement avec des outils basiques. Viennent alors les instructions de pose, prescrivant alors d'attacher les fils tous les 50 cm, en évitant de laisser des brèches qui permettraient une attaque pirate. Les barbelés peuvent être électrisés, à l'exception des navires transportant des hydrocarbures, pour des raisons évidentes de sécurité. Ils doivent toutefois indiquer l'électrification des fils sur le navire, à la fois pour l'équipage, et pour les potentiels attaquants. Les signaux à destination des pirates peuvent d'ailleurs être utilisés même dans le cas où les barbelés ne sont pas électriques, pour tenter de dissuader plus encore les attaquants.

Cette mesure a été largement suivie par les armateurs, tel CMA CGM, qui a fait de telles installations sur les ponts de ses navires¹⁶⁶ pour les rendre inaccessibles¹⁶⁷ aux attaques en nombre grandissant. Il faut remarquer que les navires de croisières s'équipent aussi contre les violences maritimes. En effet, ces navires sont aussi des victimes des attaques de pirates, à l'image du *Ponant*¹⁶⁸ ou le *Spirit of adventure*¹⁶⁹ qui en sont des exemples concrets. Ainsi, le *Minerva*, de la compagnie Swan Hellenic s'est entouré de barbelés, et aurait aussi potentiellement des fumigènes ou autres dispositifs de sécurité à bord pour se défendre en cas d'attaque¹⁷⁰.

L'avantage des barbelés réside dans le fait qu'il ne pose pas les questions de responsabilité qui pourraient être entraînées par l'utilisation d'armes létales. En effet, ce

¹⁶⁵ Voir ci-après, p.53

¹⁶⁶ Boudet Antoine, « *Des armateurs français s'arment contre la piraterie* », Les Echos, 05/04/2011

¹⁶⁷ Groizeleau Vincent, « *Piraterie : Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau* », Mer et Marine, 21/01/2011. Consulté le 15/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=115120>

¹⁶⁸ « *La Marine rejoue l'attaque du Ponant* », Mer et Marine, 11/03/2010. Consulté le 15/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=112605>

¹⁶⁹ Maestro Laura, « *Cruise ship avoids potential pirate attack, spokesman says* », 13/01/2011, CNN World. Consulté le 15/07/2011, URL: http://articles.cnn.com/2011-01-13/world/tanzania.cruise.pirates_1_pirate-attack-cruise-ship-somali-coast?_s=PM:WORLD

¹⁷⁰ Groizeleau Vincent, « *Piraterie : les navires de croisière passent aussi aux barbelés* », Mer et Marine, 05/04/2011. Consulté le 15/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=115736>

système repoussant les attaques des pirates risque tout au plus de les blesser gravement et il est difficilement imaginable que ceux-ci tentent d'obtenir réparation auprès de l'armateur pour le préjudice corporel subi !

Toutefois, ce système de défense souffre de quelques inconvénients. Il faut en premier lieu prendre d'importantes précautions à l'installation d'un tel dispositif, car, en effet, s'il peut blesser les pirates, ce système peut aussi blesser les membres de l'équipage en charge d'apposer les fils barbelés sur la coque. Ainsi, il semble que « les marins détestent l'installer, car cela leur coupe les mains »¹⁷¹. De plus, si ces installations ont semblé donner de bons résultats à leurs débuts, les pirates ont vite trouvé des parades pour esquiver les fils barbelés. Ils utilisent par exemple des couvertures ou des matelas pour les aplatis, leur créant ainsi un passage à bord¹⁷². Ceci fait que les « simples » fils barbelés ne sont plus aujourd'hui assez pour empêcher les pirates de monter à bord d'un navire. D'autres installations se développent donc, à l'image de l'*anti boarding system*¹⁷³ (ABD). Ce dispositif consiste en la mise en place de bidons sur la rambarde du navire, tant à bâbord qu'à tribord, à l'aide de crochets en acier en moyenne tous les 15 mètres, évitant ainsi de blesser l'équipage. Ils contiennent une vingtaine de fils barbelés qui, à l'ouverture de ces bidons, sont largués, pour se balancer vers l'arrière contre la coque, de la rambarde à la ligne de flottaison, grâce à la vitesse du navire. Ce système rend l'accès au bâtiment difficile et son escalade encore plus, dissuadant fortement les pirates de toute attaque. Ces bidons contiennent encore des fumigènes et, en cas de besoin, des petites bombes lacrymogènes.

2. *Les autres moyens de protection du navire*

Les barbelés ne sont pas la seule mesure de protection passive qui existe pour se défendre contre les attaques¹⁷⁴. Ainsi, il est souvent conseillé aux armateurs d'utiliser des canons à eau, ou à eau savonneuse pour éloigner les attaques. Ces engins doivent être placés de façon à bloquer les accès des pirates au navire. Il peut s'agir soit de créer un rideau d'eau à forte pression, bloquant tout un pan du navire, ou de canons fonctionnant sur le principe de lances à incendie. Il a été observé que chauffer l'eau aide aussi à repousser les attaques pirates¹⁷⁵.

Une autre façon de se protéger des attaques est d'utiliser des systèmes de veille

¹⁷¹ Traduction libre de l'auteure. Ferreira Anton, « *Move to cut pirates down to size* », Times Live, 30/01/2011. Consulté le 15/07/2011, URL: <http://www.timeslive.co.za/sundaytimes/article881125.ece/Move-to-cut-pirates-down-to-size>

¹⁷² *Ibid.*

¹⁷³ *Ibid.*

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ Best Management Practices, Version 3, Shipping industry, juin 2010, p.31

optique plus performants. Ces dispositifs permettent d'éviter les collisions entre les navires, palliant la déficience visuelle humaine due à la nuit ou à une mauvaise visibilité en mer. Un tel système, en plus de prévenir les abordages entre navires marchands, permet aussi de repérer des navires suspects, qui pourraient s'avérer avoir un équipage de pirates ou de terroristes. Ils participent donc de la prévention des violences maritimes. Il existe, à l'heure actuelle, des systèmes permettant une vision à 360° autour du navire, entièrement automatisés¹⁷⁶. Permettant de repérer un navire à 12 milles nautiques par bonne visibilité, il est doté d'une alarme qui s'intensifie si aucune action n'est faite pour s'éloigner de l'embarcation détectée. Un tel système, s'il ne peut dissuader un navire de pirates ou de terroristes de passer à l'action, présente l'avantage d'éviter les attaques surprises. Ainsi, le capitaine du navire peut déclencher le système d'alarme de sûreté mis en place dans le cadre de la Convention ISPS.

B. De l'impact restreint sur les assurances de ces mesures de protection

Il semble qu'il faille considérer que, si ces mesures sont utiles, recommandées, voire nécessaires pour la sécurité des navires, elles ne sont, pour autant, pas considérées comme réellement efficaces. La baisse de l'effet des barbelés sur les attaques de pirates n'a donc pas emporté de modifications des surprimes d'assurance, le risque étant finalement toujours présent, et peu amoindri. Malgré les meilleures performances apportées par le nouveau système *ABD*, les surprimes d'assurances restent elles aussi inchangées¹⁷⁷. La veille optique n'empêchant pas les attaques, mais permettant tout au plus une intervention plus rapide d'aide, ne peut non plus vraiment aider à faire baisser les surprimes d'assurance. Enfin, l'usage de canons à eau n'est pas non plus, à ce jour, assez performant pour avoir un effet sur ces surprimes. Si, en cas d'attaque, il pourrait être reproché à l'armateur de ne pas avoir mis en place de telles mesures de défense de son navire, il faut en déduire qu'elles sont nécessaires, mais pas suffisantes pour jouer sur le prix de l'assurance¹⁷⁸.

Section 2. Les initiatives des assureurs

Il semble que les assurances profitent de ces assurances « risques de guerre » (para.1), toutefois, il faut reconnaître que certaines n'hésitent pas à apporter de nouvelles idées pour

¹⁷⁶ « *Sea On Line lève 1.2 million d'euros pour lancer son système de veille optique en mer* », Mer et Marine, 12/02/2008. Consulté le 16/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=106854>

¹⁷⁷ Réponses apportées par Mr Beadon, VPSsystems, aux questions posées par l'auteure, le 17/07/2011

¹⁷⁸ Réponses apportées par Mme Mauguin, SIACI Assurances, aux questions posées par l'auteure, le 5/07/2011

protéger les navires (para. 2).

§1 – L'intérêt discutable des assureurs de trouver des solutions

Les compagnies d'assurances sont, dans ce domaine, partagées entre divers intérêts : l'appât du gain (A) et la nécessité de se préserver de toute action judiciaire (B).

A. Le profit intéressant des assurances sur les « risques de guerre »

La zone la plus représentative du profit effectué par les assurances est certainement le Golfe d'Aden. En effet, près de 30 000 navires transitent par là tous les ans, chacun ayant souscrit une assurance « risques de guerre » minimum, pour couvrir l'éventualité d'une attaque. Si les points de vue divergent sur le taux d'augmentation des surprimes d'assurance, l'industrie maritime s'accorde à constater qu'ils ont augmenté de façon considérable. Ainsi, pour l'association *One Earth future*, la surprime a été multipliée de près de 300 fois depuis 2008, date d'entrée du Golfe d'Aden sur la liste du *JWC*, estimant que la surprime relative à l'assurance corps n'a été multipliée « que » par deux¹⁷⁹. John Beadon, représentant d'une société produisant des protections de navire non létales, estime quant à lui que l'assurance corps de navires aurait augmenté entre 500 et 700% depuis 2008¹⁸⁰. Or, sur les 30 000 navires traversant le Golfe, approximativement 400 par an font l'objet d'attaques sérieuses¹⁸¹. Partant, et ce malgré les frais qui peuvent être engagés pour les navires effectivement abordés par des pirates, il est indiscutable que les assurances font un large bénéfice grâce à ces surprimes.

D'un point de vue financier, il n'est donc pas à l'avantage des assurances de prendre des mesures pour endiguer le phénomène de la piraterie, seule violence sur laquelle il est réellement possible d'agir pour en réduire l'impact. Ceci explique sans doute pourquoi les surprimes ne font pas toujours l'objet de baisses lorsque l'armateur rapporte la preuve qu'il a protégé son navire avec des systèmes performants. Toutefois, certains assureurs offrent des réductions de tarifs de leur assurance « risques de guerre » devant une telle preuve¹⁸², ce qui peut être analysé comme un message d'encouragement pour les armateurs qui recherchent des solutions. D'un point de vue éthique, il semble que ce soit là l'attitude à encourager. En effet, celle-ci commande que des solutions soient recherchées pour que, idéalement, le nombre de

¹⁷⁹ Bowden Anna, « *The economic costs of maritime piracy: One earth future working paper* », décembre 2010, p. 10-11

¹⁸⁰ Réponses apportées par Mr Beadon, VPSystems, aux questions posées par l'auteure, le 17/07/2011

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² Réponses apportées par Mr James, Unifire, aux questions posées par l'auteure, le 17/07/2011

victimes diminue et le commerce continue de se développer avec un minimum de risques pour le navire et son équipage. Juridiquement toutefois, il faut remarquer que la loi française n'encadre aucunement la gestion des primes d'assurances et que ces sommes sont négociées au cas par cas, de façon confidentielle entre les armateurs et leur courtier. Cette situation laisse craindre un sacrifice de l'éthique sur l'autel du profit.

Toutefois, la position des assureurs peut parfois devenir délicate, c'est tout le problème de la demande de rançon.

B. Le statut du paiement de la rançon

Les assureurs, selon la clause souscrite, peuvent ainsi se retrouver dans la situation de payer la rançon demandée par les pirates ou les terroristes pour relâcher les otages et le navire. Si des négociations sont toujours effectuées¹⁸³, la gestion d'une prise d'otages est difficile et rarement maîtrisée, et partant, la rançon est le plus généralement payée, pour ne pas mettre en danger la vie des marins. Or, ce sont alors les assurances qui paient pour partie cette somme.

Le problème qui se pose alors est celui de la légalité du paiement de cette rançon. En effet, le droit français comme le droit anglais, pour ne citer qu'eux, ne semblent pas incriminer un tel paiement, sauf pour le cas où il viendrait au soutien financier d'organisations terroristes¹⁸⁴. Ceci fut confirmé en Angleterre dans l'affaire *Masefield AG c/ Amlin Corporate Member Ltd*¹⁸⁵, où il fut jugé que « le versement d'une rançon pour libérer un équipage n'est pas illégal et n'est pas contraire à l'ordre public britannique »¹⁸⁶. Il semble donc que, par rapport à ce point, les assureurs ont encore tout intérêt à dissocier terrorisme et piraterie dans la catégorie des violences maritimes. Ainsi, les rançons payées aux pirates, notamment en Somalie, qui peuvent atteindre des chiffres extraordinaires¹⁸⁷, ne sont pas considérées comme illégales. En effet, l'appartenance à un groupe politique ou terroriste marqué de ces attaquants n'a pas encore été déclarée. Le risque existe pourtant que ceci se fasse dans un futur proche. Il semble effectivement que le mouvement islamique Al-Shabaab, ramification d'Al-Qaida, se soit installé en Somalie et que ce groupe accepte les agissements des pirates, contre près de

¹⁸³ Bowden Anna, « *The economic costs of maritime piracy: One earth future working paper* », décembre 2010, p.11

¹⁸⁴ Intervention de Daniel Mathonnet, Colloque les « Rendez-vous de l'Assurance », Cannes, le 29/04/2011

¹⁸⁵ *Masefield AG c/ Amlin Corporate Member Ltd*, 18/02/2010, QB [2010] EWHC 280 (Comm)

¹⁸⁶ Gaël Pinson, « *Le versement de rançons aux pirates est légal en Grande-Bretagne* », 04/03/2010, Dossier Piraterie, Scuttlebutt. Consulté le 17/07/2011, URL : <http://www.scuttlebutt.fr/2010/03/04/le-versement-de-rancons-aux-pirates-est-legal-en-grande-bretagne/>

¹⁸⁷ Bowden Anna, « *The economic costs of maritime piracy: One earth future working paper* », décembre 2010, p.11

30% de leurs revenus¹⁸⁸.

Toutefois, à l'heure actuelle, les pirates n'ont aucun intérêt à rappeler l'existence de ce lien et à se réclamer d'une appartenance à un groupe terroriste¹⁸⁹, puisque, si un tel lien est établi, la remise de la rançon pourra être considérée comme une infraction. Elle est incriminée à l'article 421-2-2 du Code pénal français :

« Constitue également un acte de terrorisme le fait de financer une entreprise terroriste en fournissant, en réunissant ou en gérant des fonds, des valeurs ou des biens quelconques [...] en sachant qu'ils sont destinés à être utilisés, en tout ou partie, en vue de commettre l'un quelconque des actes de terrorisme prévus au présent chapitre, indépendamment de la survenance éventuelle d'un tel acte. »

En Angleterre, elle est incriminée par les paragraphes 15 à 18 du *Terrorism Act 2000*, où une personne est déclarée coupable si elle avait « *une cause raisonnable de penser que la rançon pouvait être utilisée à des fins de terrorisme* »¹⁹⁰. En effet, dans ce cas, les assurances s'occupant de verser la rançon se voient obligées de déclarer la transaction comme suspecte pour « *obtenir l'approbation de l'Agence pour la grande criminalité organisée* »¹⁹¹.

Par conséquent, il semble intéressant pour les assurances, malgré le profit qu'elles en retirent de chercher des solutions pour diminuer les « risques de guerre ». D'autant que l'augmentation du prix des rançons demandées pourrait possiblement faire qu'il soit plus intéressant pour un armateur de détourner son navire vers une route moins dangereuse que de continuer à passer par les zones habituelles.

§2 – Les solutions apportées

Les assureurs eux-mêmes cherchent des solutions pour amoindrir le danger encouru par les navires voguant dans les zones qualifiées de « dangereuses ». Si ces voyages emportent des fortes surprimes, ils coûtent aussi cher en indemnités lorsque un navire fait l'objet d'attaques. Une fois de plus, il faut constater que les solutions recherchées visent à réduire les faits de piraterie uniquement. Il semble donc qu'il s'agisse réellement du seul acte

¹⁸⁸ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 22 juillet 2011 avec Simon Delfau, CMA CGM

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ Traduction libre de l'auteure : « *reasonable cause to suspect that [the money or property involved in a ransom] ... may be used for the purposes of terrorism* », ss15-18 of the Terrorism Act 2000. URL: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200809/ldselect/ldcom/132/9031112.htm>

¹⁹¹ Lord Jopling, « La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale », 169 CDS 09 F rév 1

de violence pour lequel des réponses peuvent être apportées.

Le meilleur exemple de recherche de solutions, de la part des assureurs, est le *Convoy Escort Program (CEP)*. Celui-ci a été imaginé par Jardine Lloyd Thompson (JLT), qui travaille sur ce projet depuis plus de deux ans¹⁹², pour que celui-ci soit opérationnel à l'été 2011¹⁹³. Il s'agit donc de voir en premier lieu les différents intervenants dans le *CEP* (A), puis les avantages du *CEP* en matière de sécurisation des navires (B), et enfin son impact sur les assurances (C).

A. Les acteurs du Convoy Escort Program

A l'image des bateaux d'escorte des sociétés privées de protection, il s'agit ici de la création d'une petite flotte de 16 à 18 navires, armés par d'anciens militaires prêts à assurer la défense de navires marchands. Ces équipages seront d'ailleurs entraînés à n'ouvrir le feu que si cela est nécessaire, c'est-à-dire en cas de légitime défense, et après avoir prévenu à plusieurs reprises. Toutefois, les hommes devront en tout temps se conformer aux législations internationales sur le combat et l'engagement¹⁹⁴. Ces navires de patrouille ont pour rôle majeur d'accompagner ces navires, chacun pouvant en escorter trois¹⁹⁵, prévenant ainsi les attaques pirates, notamment dans le Golfe d'Aden. Ce faisant, les navires militaires patrouillant déjà dans le Golfe sont libérés de leur mission, et peuvent aller exercer leur surveillance plus haut dans l'Océan Indien¹⁹⁶.

Le *CEP* est conçu comme un partenariat entre des entreprises publiques et des entreprises privées. En effet, divers acteurs interviendront dans sa réalisation.

En premier lieu, *JLT*, compagnie d'assurance, voudrait mettre en place une police *Lloyd's* par l'intermédiaire d'*Ascot Underwriting Ltd* pour une période de trois jours, couvrant la traversée du Golfe d'Aden par le navire protégé. Le programme sera alors ouvert à tout courtier d'assurance¹⁹⁷.

En deuxième lieu, les compagnies qui souhaiteront en bénéficier devront verser une

¹⁹² Mickael Bradford, « *JLT plans launch of private navy* », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

¹⁹³ « *Sûreté maritime : des assureurs lancent une patrouille privée anti-piraterie* », Journal de la Marine Marchande, 24/02/2011. Consulté le 10 juillet 2011. URL : <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/36739/surete-maritime-des-assureurs-lancent-une-patrouille-privée-anti-piraterie.html>

¹⁹⁴ Miles Costello, « *London insurers' private fleet to fight Somali pirates* », The Times February 18, 2011

¹⁹⁵ Mickael Bradford, « *JLT plans launch of private navy* », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ *Ibid.*

contribution pour couvrir les investissements faits dans le *CEP*, désignés sous le terme de *Capex*¹⁹⁸. Abréviation de *Capital Expenditure*, ceci permet de couvrir, entre autres, les frais d'achat du matériel de départ et les frais de démarrage de l'activité¹⁹⁹. En guise d'illustration, le prix des navires, *a priori* suédois, devrait être aux alentours de 27,5 dollars pour 18 navires²⁰⁰. Ce tarif comprendra aussi la protection par assurance « risque de guerre » dont la prime est calculée selon la vitesse du navire, celle-ci augmentant ou diminuant le temps passé dans le Golfe et donc la dangerosité du voyage²⁰¹. En moyenne, il faudra tout de même compter près de 21 500 dollars par navire²⁰².

En troisième lieu, *JLT* a délégué le recrutement et la composition des équipages, ainsi que les divers services maritimes utiles à l'entreprise, à une société chypriote, *Dobson Fleet Management Ltd*²⁰³. Celle-ci devra former des équipes de douze gardes armés par navires, dont quatre de remplacement, et devra équiper les navires de canots gonflables²⁰⁴.

En quatrième lieu, le cadre juridique est donné par des cabinets comme *Holman Fenwick Willan* ou *Ince and co*²⁰⁵. De plus, l'idée a été acceptée par le *BIMCO*²⁰⁶, et la *Royal Navy* contrôle la mise en œuvre du projet²⁰⁷.

Enfin en cinquième lieu, s'ils ne participent pas au programme, certains gouvernements régionaux ou associations, comme l'*International Trust Fund*, établi par le *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* et géré par les Nations Unies, pourraient en récolter les fruits. En effet, 8,1 millions dollars pourraient leur revenir tous les ans²⁰⁸, profits découlant des revenus du *CEP*. Celui-ci étant créé à but non lucratif, les bénéfices sont donc reversés à des œuvres luttant contre la piraterie.

¹⁹⁸ Philippe Chapleau, « Piraterie: le Convoy Escort Program lancé avant l'été dans le golfe d'Aden », 03/03/2011. Consulté le 10/07/2011. URL : <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2011/03/02/convoy-escort-program-lance-avant-l-ete-dans-le-golfe-d-aden.html>

¹⁹⁹ Site internet de Edu-Bourse, définition de *Capex*. Consulté le 10/07/2011. URL : <http://www.edubourse.com/lexique/capex.php>

²⁰⁰ Miles Costello, « London insurers' private fleet to fight Somali pirates », The Times February 18, 2011

²⁰¹ Mickael Bradford, « *JLT* plans launch of private navy », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

²⁰² « *Controversial anti-piracy plan revealed* », Lloyd's List, 04/02/2011, consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.lloydslistdcn.com.au/archive/2011/02-february/04/controversial-anti-piracy-plan-revealed>

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ Miles Costello, « London insurers' private fleet to fight Somali pirates », The Times February 18, 2011

²⁰⁵ « *Controversial anti-piracy plan revealed* », Lloyd's List, 04/02/2011, consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.lloydslistdcn.com.au/archive/2011/02-february/04/controversial-anti-piracy-plan-revealed>

²⁰⁶ Le Baltic and International Maritime Council

²⁰⁷ Mickael Bradford, « *JLT* plans launch of private navy », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

²⁰⁸ « *Controversial anti-piracy plan revealed* », Lloyd's List, 04/02/2011, consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.lloydslistdcn.com.au/archive/2011/02-february/04/controversial-anti-piracy-plan-revealed>

B. Les caractéristiques du *Convoy Escort Program*

Depuis un bureau principal de Londres et un autre dans un endroit encore secret, *JLT* sera en mesure de contrôler le bon déroulement du *CEP*²⁰⁹. Il convient tout d'abord que les États de pavillons concernés donnent leur accord pour que ce programme voie le jour²¹⁰. Il semble qu'à l'heure actuelle, et au vu des réactions concernant la protection privée des navires, la France ne soit pas encore prête à donner son accord pour l'établissement d'un tel programme. Pourtant, il s'agit ici d'une solution de compromis. En effet, le *CEP* étant un partenariat entre des entreprises publiques et privées, il serait encadré strictement. De plus, les gardes armés ne seront pas à bord des navires marchands, ce qui exclut totalement l'argument français principal selon lequel des accidents dus à ces armes pourraient avoir lieu. Ainsi, ce type de système est particulièrement adapté aux navires transportant des matières dangereuses, mais sans doute moins efficace pour des navires type porte-conteneurs, dans la mesure où ces navires d'escorte ont peu de capacité et ne pourraient pas suivre le navire escorté sur la distance²¹¹. Quant à l'argument de l'escalade de la violence, il semble qu'il faille l'amoindrir. Le nombre d'attaques de pirates n'attend pas la mise en place de nouvelles solutions pour augmenter, et le *CEP* aurait l'avantage de reverser les honoraires perçus à des associations qui cherchent à régler le problème à la base, en voulant poursuivre les personnes qui se sont rendues coupables d'actes de piraterie et en voulant changer les conditions de vie dans les États dont ils sont issus. Il y a fort à parier que si ce programme se met en œuvre, Armateurs de France, qui a accepté de façon réticente l'embarquement d'hommes armés en juin 2011²¹², préfère ce programme à la solution entièrement privée.

C. Les incidences du *Convoy Escort Program* en matière d'assurance

L'incidence de ce programme sur l'assurance « risques de guerre » pourra être de deux ordres. En premier lieu, si les zones seront toujours considérées comme dangereuses, l'enjeu, à long terme, est que le Golfe d'Aden devienne une zone plus sécurisée, entraînant une baisse des surprimes. À court terme, il s'agirait de faire payer aux armateurs autant ou moins que ce

²⁰⁹ Mickael Bradford, « *JLT plans launch of private navy* », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL: <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ Entretien réalisé par téléphone le vendredi 22 juillet 2011 avec Simon Delfau, CMA CGM

²¹² Christian Garin, entretien France Info, 17 juin 2011, 5 minutes 42. Consulté le 12/07/2011. URL : <http://www.france-info.com/chroniques-le-plus-france-info-2011-06-17-la-face-cachee-de-la-piraterie-maritime-540866-81-184.html>

qu'ils ont à supporter actuellement²¹³, mais pour être efficacement protégés. La prévention des actes de piraterie est donc ici privilégiée à la simple assurance contre la réalisation de l'aléa. Dans un second temps, les sinistres devraient être, grâce à ce programme, réduits significativement. Les pirates seront certainement freinés par la présence des escortes armées, de la même façon que le nombre d'attaques a réduit dans la zone d'Aden depuis la mise en œuvre de l'opération *Atalante*²¹⁴. Le risque reste toutefois que les pirates trouvent une autre façon d'attaquer les navires que frontalement, c'est-à-dire plutôt par des actes d'attentats, les rapprochant du terrorisme. Toutefois, ceci nécessiterait de leur part une très forte organisation, qui n'existe, *a priori*, pas aujourd'hui.

Section 3. Les initiatives internationales

La communauté internationale se mobilise pour trouver des solutions pour lutter contre ces « violences maritimes ». Elle trouve des solutions qui peuvent s'appliquer mondialement (para. 1), mais elle se mobilise aussi plus localement (para.2).

§1 – L'accord sur les « *Best Management Practices* »

Différentes organisations représentant l'industrie maritime se sont associées pour établir un guide comportant des conseils à suivre pour éloigner les pirates des navires et ainsi empêcher, retarder et éviter leurs attaques. Ce sont les *Best Management Practices (BMP)*²¹⁵. Celles-ci sont purement indicatives et facultatives. Il n'y a donc pas de garantie que les conseils donnés atteignent effectivement le but recherché. De plus les armateurs prennent leur responsabilité par rapport à ces conseils²¹⁶, car c'est à eux que revient la charge de les mettre en application. Les trois plus gros armateurs mondiaux, Maersk Line, CMA CGM et MSC se sont mis d'accord, le 21 septembre 2010, sur l'utilité d'un tel texte²¹⁷. Par la même occasion, poursuivant le même but, et pour aider à l'application de ces *BMP*, les trois compagnies ont décidé d'unir leurs forces. Ceci passe donc par « *l'échange d'informations, les mesures et*

²¹³ Mickael Bradford, « *JLT plans launch of private navy* », 24/01/2011. Consulté le 10/07/2011. URL : <http://www.businessinsurance.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110123/ISSUE01/301239976>

²¹⁴ « *Piraterie : Le nombre d'attaques baisse mais la menace est toujours réelle* » Mer et Marine, 23/07/2010, consulté le 11/07/2011. URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=113727&u=52088>

²¹⁵ Best Management Practices, disponibles sur le site internet du *Maritime Security Centre – Horn of Africa*. Consulté le 22/07/2011, URL : http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf

²¹⁶ *Ibid.*, p. ii

²¹⁷ Loïc Salmon, « *Piraterie : l'union sacrée des trois plus grandes compagnies maritimes* », Journal de la Marine Marchande, 23/09/2010. Consulté le 16/07/2011, URL : <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/31131/piraterie-l-union-sacree-des-trois-plus-grandes-compagnies-maritimes.html>

procédures mises en place et les axes d'amélioration envisageables »²¹⁸. À ce jour, il y a déjà eu trois versions des *BMP*, la dernière datant de Juin 2010.

Les *BMP* se concentrent sur la piraterie, définie largement comme étant tous les actes de violences commis à l'encontre des navires et de leur équipage²¹⁹. Il semble que l'application des différentes recommandations ait fait ses preuves²²⁰. Suivant l'actualité, les *BMP* se concentrent sur leur application dans les côtes somaliennes, et particulièrement dans le Golfe d'Aden²²¹, mais il faut considérer que toutes ces dispositions peuvent être suivies pour les différentes zones où la piraterie est un phénomène connu.

Elles prescrivent, avant tout voyage, de faire une évaluation des risques probables que le navire est susceptible de rencontrer²²². Ceci est aussi prescrit par l'article 8 de la partie B du Code ISPS²²³. Il faut, pour ce faire, prendre en compte différents facteurs, et les combiner afin de déterminer quelles sont les solutions préventives les plus adéquates, en adéquation avec les règles en vigueur. Le facteur principal est la recherche constante de sécurité de l'équipage²²⁴, mais il faut l'associer avec la hauteur du franc-bord du navire²²⁵, la vitesse du navire²²⁶, l'échelle de l'état de la mer²²⁷, ou encore le taux d'activités de piraterie dans les zones traversées²²⁸. Une telle évaluation de sûreté a, par exemple, conduit l'armateur CMA CGM à distinguer deux types de navires²²⁹, qui doivent donc être protégés de façon différente²³⁰. Ainsi, ils sont, en premier lieu, en possession de *mainliners*, qui sont des gros navires porte-conteneurs de lignes régulières, avec une capacité de plus de 5000 EVP²³¹, qui ne font que transiter dans les zones dangereuses. Leur vitesse est supérieure à vingt nœuds et leur franc-bord est supérieur à six-sept mètres. En second lieu, les navires qu'ils ont à protéger sont des *feeders*. Ces derniers sont beaucoup plus petits, ils ont une capacité de 1800 EVP, ne font pas plus de cent mètres de long et ont un franc-bord de cinq mètres maximum. Leur vitesse ne

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Ibid., p. 1, 1-2

²²⁰ Ibid., p. 1, 1-1

²²¹ Ibid., p. 3, 2-1

²²² Ibid., p. 5, 3-1

²²³ *International ship and port facilities security Code*. Consulté le 23/07/2011, URL: http://www.arbitrage-maritime.org/fr/PDF/Code_ISPS.pdf

²²⁴ Best Management Practices, disponibles sur le site internet du *Maritime Security Centre – Horn of Africa*. Consulté le 22/07/2011, URL : http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf, p. 5, 3-2

²²⁵ Ibid., p. 6, 3-3

²²⁶ Ibid., p. 6, 3-4

²²⁷ Ibid., p. 7, 3-5

²²⁸ Ibid., p. 7, 3-6

²²⁹ Entretien téléphonique avec S. Delfau, Coordinateur Sûreté/Sécurité CMA CGM, le 22/07/2011

²³⁰ Best Management Practices, disponibles sur le site internet du *Maritime Security Centre – Horn of Africa*. Consulté le 22/07/2011, URL : http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf, p. 11, 5-1

²³¹ Equivalent vingt pieds

dépasse pas les vingt nœuds. Ceux sont évidemment ces derniers qui sont les plus vulnérables.

Ainsi, les deux types de navires, conformément aux recommandations des *BMP*²³², installent des citadelles²³³. Ce sont des salles de protection, étanches et blindées, pour l'équipage, dans lesquelles ils peuvent se réfugier en cas d'attaques du navire. Si cette mesure correspond aux deux types de navires, ils appliquent toutefois chacun d'autres mesures de protection adaptées. Ainsi, les *mainliners* appliquent les prescriptions en matière de manœuvres d'évitement²³⁴. En effet, dans la mesure où ils ont une vitesse rapide, ils peuvent l'augmenter encore et faire des manœuvres évasives²³⁵. Les *feeders*, si leur vitesse le leur permet, ont les mêmes instructions²³⁶. Toutefois, ces manœuvres faisant perdre de la vitesse au navire, le plus souvent, ils se contentent d'accélérer.

D'autres mesures sont détaillées dans les *BMP*, comme la mise en place de barbelés, ou l'utilisation de jets d'eau, mais celles-ci doivent aussi être complétées par une organisation préalable de l'armateur et du capitaine du voyage à venir. Cela passe notamment par le fait de signaler le passage du navire au *UKMTO*²³⁷ et au *MSCHOA*²³⁸ et de former l'équipage sur les conduites à tenir²³⁹. Sont ensuite expliquées les procédures à mettre en œuvre si une attaque du navire est imminente²⁴⁰, si les pirates ont réussi à monter à bord²⁴¹ et enfin si une opération militaire a lieu²⁴². Les *BMP* s'achèvent sur la recommandation d'établir un rapport détaillé de l'attaque, permettant d'analyser les tendances dans l'activité de piraterie²⁴³.

Les différents conseils prodigués par les *BMP* sont considérés par les assurances comme relevant du bon sens et comme une protection normale dont tout armateur doit user. Partant, de la même façon que pour l'utilisation seule des barbelés ou des canons à eau²⁴⁴, l'assurance ne prend pas en considération l'application des *BMP* pour baisser les primes d'assurances. Il n'y a donc qu'à espérer que ces pratiques soient, sur le long terme, assez

²³² Management Practices, disponibles sur le site internet du *Maritime Security Centre – Horn of Africa*.

Consulté le 22/07/2011, URL : http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf, p. 33, 9-13

²³³ Entretien téléphonique avec S. Delfau, Coordinateur Sureté/Sécurité CMA CGM, le 22/07/2011

²³⁴ *Ibid.*, p. 23, 9-4

²³⁵ Entretien téléphonique avec S. Delfau, Coordinateur Sureté/Sécurité CMA CGM, le 22/07/2011

²³⁶ *Ibid.*

²³⁷ UK Royal Navy's Maritime Trade Organisation, point de contact entre les navires et les forces militaires dans le Golfe d'Aden. L'organisation tient un registre de passage des navires.

²³⁸ Maritime Security Centre Horn of Africa, centre de coordination dédié à la sauvegarde de la liberté de passage contre les risques de piraterie.

²³⁹ Management Practices, disponibles sur le site internet du *Maritime Security Centre – Horn of Africa*.

Consulté le 22/07/2011, URL : http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf, p. 15, 7-3

²⁴⁰ *Ibid.*, p.35 Section 10

²⁴¹ *Ibid.*, p.39 Section 11

²⁴² *Ibid.*, p.41 Section 12

²⁴³ *Ibid.*, p.43 Section 13

²⁴⁴ Voir Partie 2, Chapitre 1, Section 1, Paragraphe 1, Grand B

efficaces pour réduire significativement les risques, emportant ainsi réduction des frais pour les assurances et donc des primes.

§2 – Les exemples d’initiatives régionales

Les États de l’Union Européenne et les États-Unis sont des acteurs majeurs du commerce maritime. Ils sont donc fortement touchés par ces « violences maritimes ». Ce sont donc des initiatives de prévention de leur part qui vont être maintenant étudiées : le *Container Security Initiative* américain (A) et l’opération *Atalante* européenne (B).

A. Le Container Security Initiative

Après le 11 septembre 2001, les États-Unis ont renforcé les procédures de sûreté à l’entrée de leur territoire. Avec près de vingt millions de conteneurs qui entrent dans le pays par an²⁴⁵, il leur a fallu imaginer un système permettant d’être sûr que des terroristes ou des armes ne puissent emprunter cette voie pour pénétrer aux États-Unis. C’est le Container Security Initiative. La probabilité de l’utilisation de conteneurs à des fins terroristes est bien réelle. En effet, le 18 octobre 2001, un clandestin est découvert au départ d’un port italien, dans un conteneur aménagé avec un lit, des toilettes, un radiateur et de l’eau. Il était aussi en possession d’un ordinateur et d’un téléphone portables, de laissez-passer pour aéroports et d’un diplôme de mécanicien valable dans plusieurs aéroports²⁴⁶.

Le *CSI* cherche à atteindre plusieurs buts. Ainsi, il participe à un premier but très général qui est la protection de la population américaine. Ceci se traduit donc par la sécurisation des frontières et la protection du commerce, du tourisme et de l’immigration. Le *CSI* cherche ensuite à renforcer la préparation et les réponses de l’État en cas de besoin, dans le but de développer leur « résilience ». Plus particulièrement, le *CSI* a comme troisième but la prévention du terrorisme dans les ports d’entrée et comme quatrième but d’équilibrer le commerce international.²⁴⁷

Pour atteindre ces buts, le *CSI* souhaite identifier les conteneurs à haut risque. En les scannant au port de départ avec une machine à rayons X, il est ainsi permis de détecter, à l’intérieur du conteneur, toute personne ou chose suspecte. Au regard du nombre de conteneurs concernés, la machines doivent être performantes, afin de ralentir le moins

²⁴⁵ CSI Strategic Plan, 29/09/2006. Consulté le 24/07/2011, URL :

http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_strategic_plan.ctt/csi_strategic_plan.pdf

²⁴⁶ *Ibid.*, p.11

²⁴⁷ *Ibid.*, p.3

possible l'activité car celle-ci génère beaucoup de frais²⁴⁸.

Le *CSI* est un programme réciproque, ce qui signifie que les États qui y participent ont aussi la possibilité de faire vérifier les conteneurs qui vont être exportés chez eux avant leur départ. A ce jour, trente-cinq États sont concernés par le *CSI*, dont la France qui l'a mis en œuvre à Marseille et au Havre²⁴⁹ et 86% des conteneurs importés aux États-Unis sont scannés²⁵⁰.

En ce qui concerne les assurances, le *CSI* cherche à en baisser les coûts. En effet, si ce système fait ses preuves et réduit les risques dus à la conteneurisation, les surprimes pourraient baisser. Par ailleurs, ce programme pourrait aussi avoir une influence sur les assurances des ports maritimes. Il est fréquent qu'ils fassent l'objet d'actions en responsabilité de la part des intérêts marchandises à cause des inspections faites des conteneurs. Le *CSI* permettant une surveillance accrue de ceux-ci, ils n'ont plus nécessairement à être ouverts, ce qui constitue donc un gain de temps. Mais il reste difficile de d'évaluer le coût de ces assurances²⁵¹.

B. L'opération *Atalante*

L'opération *Atalante* est une action commune aux États-membres de l'Union Européenne, dans le cadre de sa Politique européenne de sécurité et de défense. Elle vise différents buts, dont celui de dissuader, prévenir et réprimer les actes de « piraterie et vols à main armée » au large des côtes de la Somalie²⁵². Cette action, qui vient à l'appui de plusieurs résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU²⁵³, fut mise en œuvre depuis le 10 novembre 2008 pour une période de un an. À l'issue de celle-ci, l'opération fut reconduite pour un an, puis en décembre 2010, il fut décidé de la renouveler encore pour deux ans²⁵⁴. Elle prend place dans le Golfe d'Aden, le Sud de la Mer Rouge, jusqu'aux Seychelles (Voir annexe 5).

Il y a vingt-six pays contributeurs à cette opération, dont quatre ne font pas partie de

²⁴⁸ *Ibid.*, p.iii

²⁴⁹ *Ibid.*, p.iv

²⁵⁰ « CSI in brief », 20/03/2008. Consulté le 25/07/2011, URL :

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml

²⁵¹ CSI Strategic Plan, 29/09/2006, p. 10. Consulté le 24/07/2011, URL :

http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_strategic_plan.ctt/csi_strategic_plan.pdf

²⁵² Opération EU Navfor Somalie/Atalante – Lutte contre la piraterie. Consulté le 25/07/2011, URL :

<http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/dossier/operation-eu-navfor-somalie-atalante-lutte-contre-la-piraterie>

²⁵³ Résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) et 1846 (2008)

²⁵⁴ EU Navfor, Mission. Consulté le 25/07/2011, URL : <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/>

l'UE²⁵⁵. Treize apportent une contribution matérielle : des frégates, des avions de patrouilles aériennes... La France fait partie de ce groupe, elle a notamment affecté la frégate *Nivôse* deux fois²⁵⁶ et elle délègue ponctuellement un avion de patrouille maritime²⁵⁷. Neuf États délèguent du personnel militaire, celui-ci atteignant un chiffre entre mille huit cent et deux mille militaires affectés à l'opération²⁵⁸. Le commandement de ces opérations tourne tous les quatre mois, c'est ainsi que le contre-amiral Coindreau en a eu le commandement d'août à décembre 2010²⁵⁹. Le contre-amiral explique avoir travaillé en coopération avec deux autres programmes qui sont la *Task Force 508* de l'OTAN et la *Task Force 151* menée par les États-Unis ainsi quelques marines indépendantes²⁶⁰. Établissant le bilan de son commandement, le contre-amiral ne déplore pas d'attaques pirates dans le « couloir recommandé pour le transit maritime », ni des navires humanitaires escortés jusqu'en Somalie²⁶¹.

Toutefois, des attaques pirates ont toujours lieu, même si celles-ci ont diminué de près de 50% selon le Bureau Maritime International grâce à cette opération notamment²⁶². Ce fait explique donc certainement que les primes d'assurances n'aient pas diminué depuis la mise en place de cette opération, bien au contraire²⁶³. Il semble donc que ces opérations soient à encourager pour lutter contre le phénomène de piraterie mais qu'ils ne soient pas non plus suffisants pour protéger tous les navires transitant par la zone protégée.

²⁵⁵ *Ibid.*

²⁵⁶ « *La frégate Nivôse rejoint l'opération Atalante* », Mer et Marine, 03/03/2011. Consulté le 25/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=115472&u=89439&xtor=EPR-56-%5bnewsletter%5d-20110303-%5barticle%5d>

²⁵⁷ Opération EU Navfor Somalie/Atalante – Lutte contre la piraterie. Consulté le 25/07/2011, URL : <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/dossier/operation-eu-navfor-somalie-atalante-lutte-contre-la-piraterie>

²⁵⁸ *Ibid.*

²⁵⁹ Vincent Groizeleau, « *Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau* », Mer et Marine, 21/01/2011. Consulté le 25/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=115120>

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² EU Navfor, Mission. Consulté le 25/07/2011, URL : <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/>

²⁶³ Ann Bowden, « *The economic cost of piracy* », Oceans Beyond piracy, p.10. Consulté le 25/07/2011, URL : http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf

Chapitre 2. Les solutions pouvant soulager les assurances : le partage des coûts

Un seul assureur, au vu des risques encourus, ne peut pas se permettre d'endosser la responsabilité de garantir la réalisation de ces « violences maritimes ». Ainsi, il existe tout un schéma de coassurance et de réassurance (Section 1). Il est aussi intéressant d'envisager la possibilité de créer un fonds de garantie, en cas de défaillance des assurances (Section 2).

Section 1. La complexification du système d'assurances

Un assureur seul ne prendrait certainement pas le risque de garantir un navire et sa cargaison contre l'éventualité d'un risque de guerre. Ainsi, il va chercher à s'entourer et aura le choix entre deux solutions. Il peut pratiquer la coassurance (para. 1) qu'il peut associer, ou non, à la réassurance (para. 2).

§1 – Les différents *Pooling Agreements*

Même si les assurances « risques de guerre » sont une manne pour les compagnies, ils se voient garantir des risques à des montants très élevés. C'est pourquoi il existe des systèmes de mutualisation à l'image du GAREX (B) ou d'autres pools nationaux (A).

A. L'exemple de pool français : le GAREX

Ce fonds français est spécialisé dans la garantie de « risques de guerre ». Il propose des souscriptions en assurance directe ou en réassurance, en émettant des polices sur un large panel de clauses nationales, notamment les clauses anglaises et les imprimés français. Ce fonds a vu son activité augmenter depuis 2009, lorsque le Golfe d'Aden a été introduit dans la liste des zones à risques, et 2010, date à laquelle la piraterie lucrative est prise en charge comme un « risque de guerre »²⁶⁴. En effet, si en 2008, le GAREX était en risque de 12 000 navires dont 6000 avaient une valeur assurée de plus de cinq millions de dollars²⁶⁵, il est aujourd'hui en risque de 15 000 navires dont 8000 ont une valeur assurée de plus de cinq

²⁶⁴ « Assurances : Le golfe d'Aden devrait passer en risque de guerre », Mer et Marine, 15/12/2008. Consulté le 28/07/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=109040>

²⁶⁵ *Ibid.*

millions de dollars²⁶⁶.

Le GAREX travaille avec des grandes compagnies d'assurance maritimes, telles AXA, Allianz, Groupama ou Générali. Ces compagnies doivent obtenir la note minimale de A par les agence de notation en la matière pour pouvoir être membres du GAREX²⁶⁷.

Dans le schéma global de la coassurance, il intervient en tant qu'apérateur. Ceci signifie que c'est à lui que revient la charge de gérer le contrat d'assurance. Ainsi, il va se charger de « la négociation du contrat, de la détermination des risques à garantir, de l'établissement de la police [et] de l'encaissement des primes »²⁶⁸. Chaque coassureur s'engage sur un pourcentage du contrat et touche donc le montant de la prime au prorata de son engagement. De la même façon, chacun doit supporter les frais d'un éventuel sinistre à hauteur de sa participation. Il s'agit donc d'un partage horizontal des coûts relatifs à un risque et l'opération est représentée, juridiquement, par l'apérateur, qui a reçu mandat de la part des autres coassureurs pour agir. Toutefois, il n'existe pas de solidarité entre les différents acteurs de l'opération, ce qui signifie que chacun paie sa part, sans que l'assuré puisse demander paiement aux autres de la part d'un assureur qui ferait défaut. Malgré tout, il est courant que l'apérateur, ici le GAREX, paie le sinistre et se retourne contre les autres assureurs pour obtenir remboursement de leur quote-part²⁶⁹.

Le GAREX offre une garantie notamment contre les risques de guerre, de terrorisme et de piraterie à but politique. Elle couvre aussi les captures, saisies ou confiscations de navires, en bref, toutes situations où l'armateur n'a plus la possibilité d'user de son droit de jouissance du bien.

Les polices utilisées correspondent aux polices proposées par la FFSA. Il faut remarquer que, pouvant user des clauses anglaises, le GAREX a la possibilité de couvrir les attaques cybernétiques²⁷⁰. Plus ou moins étrangement, l'organisme s'appuie sur la liste établie par le JWC pour définir les zones à risque. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'il leur est plus simple de s'appuyer sur cette liste, régulièrement mise à jour, pour établir des contrats sous quelques clauses que ce soient. Toutefois, cela laisse moins de latitude de négociation pour les armateurs ou les chargeurs.

²⁶⁶ Site internet du GAREX. Consulté le 28/07/2011, URL : <http://www.garex.fr/index.php?page=activite>

²⁶⁷ Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011.

²⁶⁸ Lamy Transport, Tome 2, p.806, Éditions Lamy, 2002

²⁶⁹ Site internet Assurance et Mutuelle. Consulté le 04/08/2011, URL : <http://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/coassurance.html>

²⁷⁰ Clause 380, 10/11/2003, Institute cyber attack exclusion clause. Consultée le 04/08/2011, URL : <http://www.garex.fr/index.php?page=clausestypes>

B. Les *pools* d'assurances sur les marchés étrangers

Il existe dans les différents marchés d'assurance maritime des *pools* d'assurance. Le terme de « *pool* » pourrait se traduire en français comme « groupement ». Il s'agit d'ailleurs de groupements de compagnies d'assurance qui sont gérés par la compagnie qui détient la plus grosse part de ce groupement. Elle est alors chef de file²⁷¹. L'intérêt pour les assureurs de se regrouper est de répartir les coûts lors de la réalisation d'un risque tellement onéreux qu'un assureur seul aurait du mal à supporter sans en subir les conséquences ultérieurement. En effet, en sachant qu'un attentat de l'ampleur du *World Trade Center* a coûté 4,6 milliards de dollars aux assurances seulement en remboursement du propriétaire des murs²⁷², il est aisé de comprendre l'utilité de la coassurance.

Il existe de nombreux *pools* réputés. Il en est ainsi du *Hellenic War Risks*, du *Den Norske Forsikring*, du *Japanese War pool* ou encore de l'*Arab War Risks Insurance Syndicate*. De plus, tous les *P&I* inscrits à l'*International Group of P&I* ont, de la même façon signé un *pooling agreement*. Les quatre premiers *pools* étant des *pools* d'assurance principalement, seul le *Hellenic War Risk* sera étudié, avec le *pooling agreement* proposé par l'*IGP&I*.

Le *Hellenic War Risks pool* existe depuis 1961 et a su s'adapter aux évolutions du marché « risques de guerre »²⁷³. Il regroupe les différents membres de la communauté maritime grecque, près de 70% des navires sont assurés de cette façon²⁷⁴, qui se sont mutualisés, ce qui amène à se focaliser davantage sur les besoins des membres que sur une politique de chiffres. Le *pool* offre une couverture pour tous les dommages et pertes causés par un tiers au navire. Avec une définition si large, elle prend en compte autant les faits de piraterie, de guerre que de terrorisme, ainsi que les faits ressortant de ces trois définitions²⁷⁵. La garantie prend encore en charge les frais engendrés par l'impossibilité pour l'armateur d'user de son navire, les frais engagés pour tenter de réduire ou d'empêcher la perte du navire ou les risques *P&I*. Le *pool* prévoit même la possibilité de règlement commercial de certains

²⁷¹ *Lamy Assurances*, paragraphe 5074, Éditions Lamy, 2010, p.2378

²⁷² « Court Upholds Juries' Rulings in World Trade Center Claims », *Insurance Journal*, 19 octobre 2006. Consulté le 04/08/2011, URL: <http://www.insurancejournal.com/news/national/2006/10/19/73411.htm>

²⁷³ Site internet du *Hellenic War Risks*, About us. Consulté le 04/08/2011, URL:

<http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KFF?OpenDocument>

²⁷⁴ Brochure du *Hellenic War Risks*. Consultée le 04/08/2011, URL:

[http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/resource.nsf/Files/Hellenic+War+Risks+Brochure/\\$FILE/Hellenic+War+Risks+Brochure.pdf](http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/resource.nsf/Files/Hellenic+War+Risks+Brochure/$FILE/Hellenic+War+Risks+Brochure.pdf)

²⁷⁵ *Ibid.*

frais s'il était besoin²⁷⁶. Il fonctionne avec un système de prime pour les zones qui ne paraissent pas dangereuses et de surprimes pour les zones cartographiées dangereuses sur leur site internet²⁷⁷.

L'*International Group of P&I*, quant à lui, est une association regroupant les nombreux *P&I* existant dans le monde. Il vit grâce à des réunions régulières des clubs membres, qui délèguent chacun un représentant²⁷⁸. Il permet notamment aux membres de mettre en commun tous les risques de grande envergure et ce malgré leur concurrence sur le marché. Ainsi, tous les sinistres estimés entre 8 millions de dollars et 6,9 milliards de dollars font l'objet d'une mutualisation²⁷⁹. La différence avec les pools de coassurance est ici que le *Pooling Agreement* n'intervient qu'au moment du règlement du sinistre. Il n'y a donc pas de primes particulières payées par les clubs auparavant, il s'agit juste d'un partage des coûts entre les clubs au prorata de leur engagement au moment de la signature du *Pooling Agreement*²⁸⁰.

Enfin, ces pools d'assurances n'hésitent pas à eux-mêmes se réassurer, notamment auprès du GAREX, à l'exception de celui proposé par l'*IGP&I*. Le GAREX est, par ailleurs, aussi étroitement lié à la Caisse Centrale de Réassurance française (CCR). En effet, il cherche lui-même à se réassurer pour ne pas prendre les risques seul. Ainsi, il travaille encore en collaboration avec la CCR qui fait non seulement partie de ses membres, mais est aussi son réassureur.

§2 – L'exemple français avec la Caisse Centrale de réassurance

La CCR existe depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, où elle fut créée à l'époque comme établissement public, et est aujourd'hui une société anonyme détenue à 100% par l'État français depuis 1992. La CCR exerce deux types d'activités. En effet, elle est en premier lieu réassureur dans des branches d'assurance vie, IARD, transport aérien, ou spatial d'assureurs européens²⁸¹. Mais elle exerce une autre activité particulièrement intéressante de réassurance sous garantie d'État, qui sont des « couvertures illimitées pour des

²⁷⁶ *Ibid.*

²⁷⁷ Site internet du Hellenic War Risks, AP Areas. Consulté le 04/08/2011, URL: <http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/infopool.nsf/html/CWOG-7L9KFF?OpenDocument>

²⁷⁸ Site internet de l'IGP&I, About. Consulté le 04/08/2011, URL : <http://www.igpandi.org/About>

²⁷⁹ Site internet de l'IGP&I, Group Agreements. Consulté le 04/08/2011, URL : <http://www.igpandi.org/Group+Agreements/The+Pooling+Agreement>

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

branches spécifiques au marché français »²⁸² et notamment pour les polices « risques de guerre » des assureurs français. En effet, à l'heure actuelle, les risques ordinaires des polices françaises ne sont plus réassurés par la CCR²⁸³. La CCR peut, en matière de « risques de guerre », proposer des garanties en utilisant les clauses françaises et anglaises, mais aussi ponctuellement, les clauses espagnoles ou belges²⁸⁴. Elle assurait jusqu'en 2008 une troisième activité qui n'était pas de réassurance, mais d'assurance, mais elle a dû l'abandonner après qu'une directive européenne soit passée sur le sujet, interdisant aux réassureurs d'assurer des clients en direct²⁸⁵.

Il faut donc étudier ici le système en général de la réassurance (A), ainsi que les polices offertes par la CCR (B).

A. Le système de la réassurance

Le réassureur est en quelque sorte l'assureur du propre assureur du bénéficiaire. En effet, plusieurs acteurs interviennent dans l'assurance de corps ou de facultés d'un navire²⁸⁶. Ainsi, le *souscripteur* souscrit une police d'assurance pour le compte d'un *bénéficiaire* auprès d'un *courtier* le plus souvent. Ce dernier, en tant que commerçant indépendant, place les risques qui doivent être garantis auprès d'une *compagnie* d'assurance. Il existe, pour certaines branches d'assurances, des courtiers de réassurance, mais ce n'est toutefois pas le cas en matière de transport maritime. Ainsi, les compagnies se réassurent directement auprès de réassureurs, telle la CCR en France. Enfin ces dernières, qui seront alors appelées *retrocédantes*, peuvent elles-mêmes se réassurer auprès de *retrocessionnaires*. Le retrocessionnaire de la CCR est l'État français, conférant donc la garantie d'État aux risques réassurés de cette façon. En matière de risques de guerre, la CCR accepte de réassurer quelques compagnies étrangères, qui ne peuvent donc bénéficier de cette garantie d'État, mais elle a alors une capacité limitée. En effet, elle dispose alors de dix millions d'euros par risque alors qu'elle peut en proposer soixante millions par navire s'il est fait usage de la garantie d'État²⁸⁷. Mais si la somme de soixante millions d'euros peut être suffisante pour couvrir un navire ayant une valeur inférieure, ce n'est pas nécessairement le cas de tous les navires susceptibles de demander une couverture. La CCR a alors la possibilité d'effectuer des

²⁸² Site internet de la CCR, Rubrique Activités. Consulté le 02/08/2011, URL :

<http://www.ccr.fr/index.do?fid=1395293532771582036>

²⁸³ Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

²⁸⁴ *Ibid.*

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ Entretien réalisé avec Mr Franck LE MOINE au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

²⁸⁷ Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

montages avec le GAREX, qui peut couvrir jusque quatre-vingts millions d'euros par navire en excédent, montant ainsi à une couverture possible de cent quarante millions d'euros de garantie²⁸⁸. La garantie d'État présente d'autres atouts. Elle permet, d'abord, de réassurer des risques souscrits en France et ceux appartenant à des ressortissants des États-membres de l'Union Européenne, augmentée de l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein²⁸⁹. De plus, la garantie d'État française ne contient pas de clause de résiliation automatique si une guerre éclatait entre les cinq « grands » (États-Unis, Russie, Chine, Royaume-Uni, France)²⁹⁰. Enfin, cette garantie n'exclue ni les risques atomiques, ni les risques chimiques ou biochimiques²⁹¹.

Avant de rentrer dans le détail des polices de réassurance proposées par la CCR, il faut savoir que les risques de responsabilité civile ne sont normalement pas couverts, mais peuvent, par exception, faire l'objet d'imprimés spéciaux garantissant les équipages et toutes personnes à bord à hauteur de deux millions d'euros²⁹².

B. Les polices offertes par la CCR

Les polices de réassurance « risques de guerre » proposées par la CCR prévoient leur application en cas de survenance de guerre, de terrorisme et de piraterie. Toutefois, il faut relativiser quelque peu cette application. En effet, la CCR refuse d'accorder une garantie si l'état de guerre est déjà reconnu. C'est notamment le cas en Lybie. Si l'on considère qu'un assureur « n'accepterait jamais de couvrir par une police IARD un bâtiment qui est déjà en feu »²⁹³, il est logique de considérer qu'un navire qui s'aventure dans une zone où la guerre est réelle ne puisse le faire qu'à ses risques et périls. Toutefois, il faut remarquer que les polices françaises de réassurance, contrairement aux polices anglaises, prennent en charge les faits de guerre civile²⁹⁴. La CCR a donc pris en charge les différents sinistres qui ont pu avoir lieu à l'occasion du « printemps arabe » à la fin de l'hiver 2011. Il faut d'ailleurs noter qu'à l'image du JWC, la CCR n'a pas considéré l'Égypte comme une zone à risque à cette époque. De plus et toujours contrairement aux conditions anglaises, elles prennent, d'une certaine façon, en charge la guerre à terre. Les navires et les marchandises sont en effet encore

²⁸⁸ *Ibid.*

²⁸⁹ Entretien réalisé avec Mr Franck LE MOINE au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

²⁹⁰ *Ibid.*

²⁹¹ *Ibid.*

²⁹² Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

²⁹³ *Ibid.*

²⁹⁴ *Ibid.*

couverts soixante jours après le déchargement²⁹⁵. Le risque piraterie doit lui aussi être amoindri. En effet, les polices de réassurance n'ont pas encore fait l'objet de la récente évolution qui a touché les polices d'assurance, c'est-à-dire qu'elles n'incluent toujours pas, sauf extension spéciale demandée en ce sens²⁹⁶, la piraterie lucrative dans les couvertures. Cette différence entre les polices, qui devrait disparaître d'ici à 2012, explique le fait que la CCR n'ait eu, jusqu'à présent qu'à prendre en charge deux sinistres liés à la piraterie, ces deux faits ayant eu des relations politiques marquées (revendications inscrites sur la coque du navire...)²⁹⁷.

Contrairement, une fois encore, aux usages du marché londonien, les surprimes ne sont pas différentes selon le risque contre lequel l'armateur ou le chargeur entend se prémunir²⁹⁸. Les surprimes sont toutefois différentes selon les zones à risques traversées. La CCR a donc établi un système de neuf zones, allant de la zone 0, où il n'est pas demandé de surprimes, à la zone 9, où il n'y a même pas de cotation possible²⁹⁹. Ainsi, à chaque zone est associé un taux, adapté selon le risque encourus par les navires, tout en sachant que les zones 7 et 8 font l'objet de cotations au cas par cas pour la première et de cotations directes pour la seconde³⁰⁰. Ils sont donc régulièrement remis à jour. C'est ainsi, par exemple, que les tarifs pour les navires transitant par la Côte-d'Ivoire ont été minorés depuis le premier août 2011³⁰¹, même si elle n'a pas changé de zone de risque, ou que les tarifs pour les navires transitant par la Syrie sont définis au cas par cas, reflétant les sanctions prises par l'UE au premier juin 2011. Ce dernier exemple illustre une spécificité de la CCR, qui est qu'elle fixe elle-même les taux de réassurance dont elle demande application³⁰².

Ces polices couvrent donc les dommages et pertes des navires et marchandises, à l'exception des armes et engins de guerre pour ces dernières³⁰³, ainsi enfin que les frais qui seront décomptés en avarie commune par le dispatcheur³⁰⁴. La police couvre le voyage maritime, allongée de soixante jours après le déchargement, mais la CCR propose aussi un autre système. L'assurance qui souhaite se réassurer peut en effet souscrire une garantie

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ *Ibid.*

²⁹⁷ *Ibid.*

²⁹⁸ *Ibid.*

²⁹⁹ Site internet de la CCR, Wot@n. Consulté le 02/08/2011, URL :

<http://www.ccr.fr/index.do?fid=1395293532771582036>

³⁰⁰ *Ibid.*

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

³⁰³ *Ibid.*

³⁰⁴ *Ibid.*

étendue, c'est-à-dire de bout en bout, d'entrepôt à entrepôt³⁰⁵. La CCR étant un organisme détenu par l'État et celui-ci étant opposé au paiement de rançon, il faut noter que ces frais ne pourront faire l'objet d'une réassurance, déplaçant ce risque vers les assurances *K&R*³⁰⁶ proposées à Londres, qui possède les trois quarts du marché³⁰⁷.

Enfin, la CCR offre trois alternatives de réassurance à ses clients. Ces derniers ont la possibilité de retenir une quote-part de 75% du risque, 50% ou 10%. Selon M. Franck Biny, la grande tendance de ce partage est une rétention de 75% pour les compagnies françaises, de 50% pour les petites compagnies et de 10% pour les compagnies anglo-saxonnes³⁰⁸. La CCR propose aussi un système de *stop loss*, ou assurance de risques excédentaires. Concrètement, cela signifie que les cédants paient leur quote-part de règlements de sinistres jusqu'au plafond déterminé avec la CCR, au-delà duquel celle-ci prendra tous les règlements en charge³⁰⁹. Il s'agit donc plus ou moins d'un système de franchise, restant à la charge du cédant, au-delà de laquelle la couverture de la CCR, restant limitée par navire ou cargaisons, devient illimitée dans la durée du contrat de réassurance avec la compagnie cédante³¹⁰. C'est ainsi que la CCR perçoit 35% de primes des compagnies cédantes, pour 90% de sinistres réglés par elle³¹¹.

Section 2. La possibilité de création d'un fonds de garantie

Il est ainsi intéressant de comprendre comment fonctionnent les différents systèmes de fonds de garantie (para.1) afin d'étudier la possibilité d'en prendre exemple en matière de différence d'indemnisation des dommages dus aux violences maritimes (para.2).

§1 – L'existence de fonds de garanties spécifiques

Afin de déplacer les frais engendrés par ces actes de violences des assurances vers l'État, bien que ce soit pratiquement le cas avec la CCR, il est possible de faire appel à des fonds d'indemnisation, tel le FIPOL³¹² (B), créé pour régler les sinistres en matière de pollution marine ou avec le FGTI³¹³ en matière de terrorisme en France (A).

³⁰⁵ Entretien réalisé avec Mr Franck LE MOINE au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

³⁰⁶ Kidnap and Ransom

³⁰⁷ Entretien réalisé avec Mr Franck BINY au siège de la CCR à Paris, le 1^{er} août 2011

³⁰⁸ *Ibid.*

³⁰⁹ *Ibid.*

³¹⁰ *Ibid.*

³¹¹ *Ibid.*

³¹² Fonds International d'Indemnisation des dommages dus à la Pollution par les hydrocarbures

³¹³ Fonds de Garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions

A. Le Fonds de Garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions

Il existe en France depuis 1986 un fonds d'indemnisation des victimes d'actes de terrorisme, qui fut transformé par la loi n°90-86 du 23 janvier 1990 en Fonds de Garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions (FGTI)³¹⁴. Ce système fut modifié pour élargir le champ des personnes susceptibles d'en bénéficier, ce dans le cadre de la constante politique de protection de la partie faible.

Ce fonds repose sur les assurances puisqu'il fonctionne grâce à des ponctions effectuées sur les primes ou cotisations d'assurances³¹⁵. Il s'agit de taxes forfaitaires, fixées annuellement par arrêté ministériel, sur tous les contrats touchant les biens. Cette contribution s'élève, en 2011, à 3,30 euros, taux qui n'a pas changé depuis 2004³¹⁶.

Deux critères sont retenus pour que les victimes soient éligibles pour bénéficier du FGTI : le critère géographique et le critère national. Ainsi, une victime de nationalité française, ou ses ayants-droits en cas de décès de cette personne, d'un acte de terrorisme qui a eu lieu à l'étranger pourra voir son préjudice indemnisé par le FGTI. De la même façon, toute personne ou ses ayants-droits, quelle que soient leur nationalité, peuvent bénéficier de l'indemnisation proposée par le FGTI si l'acte de terrorisme a eu lieu sur le territoire français³¹⁷. Dans le premier cas, l'autorité française diplomatique ou consulaire officialise la survenance d'un attentat et la liste des victimes auprès du FGTI³¹⁸. Dans le second cas, le représentant français qui se charge de cette mission est le Procureur de la République³¹⁹. Dans les deux cas, le FGTI prend alors contact avec les victimes ou leur famille pour les informer de leur droit à une indemnisation et de la procédure à suivre³²⁰. En l'absence de prise de contact par le fonds, il est toujours possible pour les personnes qui s'estiment victimes d'un

³¹⁴ Question orale sans débat n° 0447S de M. Bernard Joly (Haute-Saône - RDSE), publiée dans le JO Sénat du 04/02/1999, p. 719. Consulté le 05/08/2011, URL : <http://www.senat.fr/questions/base/1999/qSEQ99020447S.html>

³¹⁵ *Ibid.*

³¹⁶ Emmanuelle BERNARD, « FGTI : la contribution des assureurs ne change pas », 2/11/2010. Site internet de l'Argus de l'assurance, consulté le 05/08/2011, URL : <http://www.argusdelassurance.com/actualites/fgti-la-contribution-des-assureurs-ne-change-pas.46454>

³¹⁷ Livret de l'indemnisation, Actes de terrorisme, édité par le Fonds de Garantie, article 1. Consulté le 08/08/2011, URL : <http://www.fondsdegarantie.fr/images/stories/pdf/actes-terrorisme/livret%20actes%20terrorisme.pdf>

³¹⁸ Site internet du Fonds de garantie, onglet « Actes de terrorisme ». Consulté le 08/08/2011, URL : <http://www.fondsdegarantie.fr/actes-de-terrorisme.html>

³¹⁹ *Ibid.*

³²⁰ Livret de l'indemnisation, Actes de terrorisme, édité par le Fonds de Garantie, article 1. Consulté le 08/08/2011, URL : <http://www.fondsdegarantie.fr/images/stories/pdf/actes-terrorisme/livret%20actes%20terrorisme.pdf>

tel acte de lui demander directement le versement d'une indemnité³²¹. Le délai de demande d'indemnisation auprès du FGTI est de dix ans, à partir de la date de survenance de l'acte terroriste³²².

À l'appui de toute demande d'indemnisation doit être joint une série de documents de trois ordres³²³. Ainsi, il convient de fournir des informations relatives à l'identification de l'acte de terrorisme et permettant de savoir s'il peut réellement être qualifié comme tel. Il faut ensuite apporter des renseignements sur l'identité du demandeur. Les justificatifs demandés sont alors une photocopie des papiers d'identité, des bulletins de salaires et un avis d'imposition. Enfin, il est demandé de justifier d'un préjudice résultant de la survenance de l'acte de terrorisme, en apportant une preuve médicale.

Il s'agit ensuite de déterminer si l'acte en question peut bien être qualifié de terroriste. Ainsi, le FGTI précise que le fait doit « être une infraction en relation avec une entreprise individuelle ou collective et avoir pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur. »³²⁴. Il faut donc remarquer que cette définition est identique à celle retenue par le Code pénal français, ce dernier énonçant ensuite la liste des infractions retenues³²⁵.

Le FGTI indemnise différemment les divers dommages. Ainsi, le fonds prend en charge intégralement les préjudices corporels des personnes blessées lors de l'acte terroriste. En cas de décès, il indemnise les préjudices moraux et financiers des ayants-droits. Il est aussi possible de demander le remboursement des dommages vestimentaires jusqu'à un certain plafond³²⁶.

Ce fonds est susceptible de trouver une application dans le domaine maritime. En effet, si un acte terroriste avait lieu dans un port français, les personnes victimes de cet acte, ou leur famille en cas de décès, pourraient donc demander une indemnisation de leurs préjudices à ce fonds. Il serait aussi juridiquement défendable que des victimes d'un tel acte commis dans les eaux territoriales françaises puissent demander réparation de leur préjudice.

³²¹ *Ibid.*

³²² *Ibid.*, article 6

³²³ *Ibid.*, article 8

³²⁴ *Ibid.*, article 3

³²⁵ Code pénal, article 421-1, Dalloz-Sirey, 108^e édition, Codes Dalloz, 3300 pages

³²⁶ Livret de l'indemnisation, Actes de terrorisme, édité par le Fonds de Garantie, article 7. Consulté le 08/08/2011, URL : <http://www.fondsdegarantie.fr/images/stories/pdf/actes-terrorisme/livret%20actes%20terrorisme.pdf>

En effet, le territoire d'un État comprend aussi les douze milles marins³²⁷ correspondant à la mer territoriale³²⁸. Toutefois, s'agissant d'un acte commis en haute mer, les nationaux français ne pourraient demander indemnisation de leur préjudice puisqu'ils ne se trouvent pas, à moins de naviguer sur un bâtiment de guerre³²⁹, sur le *territoire* de l'État.

Il s'agit maintenant d'aborder l'existence du Fonds International d'Indemnisation des Dommages dus à la Pollution par les hydrocarbures (FIPOL) qui se distingue du FGTI sur plusieurs points. En effet, il est un fonds international et il n'intervient que dans le domaine maritime.

B. Le FIPOL

Le FIPOL a été créé en 1971 par une convention internationale, qui fut modifiée en 1992, en même temps que la Convention sur la responsabilité civile des propriétaires de navires en matière de pollution par les hydrocarbures (CLC) de 1971³³⁰. Ainsi, le Fonds indemnise les victimes de ces pollutions lorsque la CLC n'est pas suffisante pour atteindre ce but³³¹. La Convention CLC plafonne, en effet, la garantie des propriétaires de navires en fonction de la jauge de ceux-ci³³².

Ayant son siège à Londres, cette organisation intergouvernementale rassemble les États signataires de la Convention qui l'institue. Ils sont aujourd'hui au nombre de cent-six³³³, soit 63% des États-membres de l'OMI, assez représentative de la communauté maritime internationale. La qualité de membre du Fonds est importante car, si le dommage survient dans un État, ou sa zone économique exclusive³³⁴, qui n'a pas ratifié cette convention, elle ne pourra pas s'appliquer³³⁵. Il est intéressant de constater que dans le cadre d'un dommage résultant d'un acte de guerre ou d'une collision avec un navire de guerre, il ne pourra pas y

³²⁷ Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, 10 décembre 1982, article 3. Consultée le 08/08/2011, URL : <http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm>

³²⁸ *Ibid.*, article 2

³²⁹ *Ibid.*, article 32

³³⁰ Bonassies Pierre et Scapel Christian, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ Montchrestien, 2010, p.333

³³¹ Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, article 2

³³² Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, article 5

³³³ Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, août 2011. Consultée le 09/08/2011, URL : <http://fr.iopcfund.org/npdf/genF.pdf>

³³⁴ Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, article 3

³³⁵ *Ibid.*, article 3

avoir d'indemnités versées par le FIPOL³³⁶.

Si le Fonds peut se permettre d'indemniser jusqu'à hauteur de deux cent trois millions de DTS pour les accidents survenus après 2003³³⁷, c'est parce qu'il dispose d'un solide système de financement³³⁸. Il fonctionne, en effet, grâce aux contributions annuelles des importateurs, rattachés à un État-membre de la convention, de plus de cent cinquante mille tonnes de pétrole ou autres hydrocarbures, proportionnellement aux quantités reçues³³⁹. Ainsi, le montant qui leur est demandé est révisé tous les ans par l'Assemblée des États-membres.

Concernant les préjudices réparés par l'indemnisation, l'article 4 de la Convention de 1992 n'est pas très précis. Il prévoit la réparation de tous « dommage[s] par pollution »³⁴⁰, si la victime n'a pu se faire indemniser en vertu de la CLC, soit que celle-ci était inapplicable ou avait atteint sa limite, soit que le propriétaire du navire n'était pas en mesure de payer³⁴¹. La seule précision apportée concernant les dommages réparés consiste en la prise en compte des « dépenses encourues et sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution »³⁴². Mais il faut dans tous les cas que la personne qui entend demander réparation prouve que le dommage est dû à un événement « mettant en cause un ou plusieurs navires »³⁴³ et elle ne doit pas avoir participé à la réalisation du dommage pour pouvoir en bénéficier³⁴⁴.

Il existe depuis 2005 un fonds complémentaire au FIPOL, entendu comme un troisième niveau d'indemnisation pour les mêmes dommages³⁴⁵. Ce fonds a une capacité de réparation plus grande, mais peu d'États ont, à ce jour, ratifié la convention qui l'institue³⁴⁶.

Pour conclure, le système du FIPOL permet de limiter la somme que les assureurs

³³⁶ *Ibid.*, article 4-2

³³⁷ Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, août 2011. Consultée le 09/08/2011, URL : <http://fr.iopcfund.org/npdf/genF.pdf>

³³⁸ Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, article 10

³³⁹ Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, août 2011. Consultée le 09/08/2011, URL : <http://fr.iopcfund.org/npdf/genF.pdf>

³⁴⁰ Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, article 4-1

³⁴¹ *Ibid.*

³⁴² *Ibid.*

³⁴³ *Ibid.*, article 4-2

³⁴⁴ *Ibid.*, article 4-3

³⁴⁵ Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, août 2011. Consultée le 09/08/2011, URL : <http://fr.iopcfund.org/npdf/genF.pdf>

³⁴⁶ *Ibid.*

corps et facultés devront engager s'il y avait un déversement pendant le voyage maritime. Il semble que ce soit bien là le but que les assurances pourraient rechercher, mais, pour autant, il n'apparaît pas que la constitution d'un fonds de garantie soit nécessairement la bonne solution pour la réparation des dommages liés à des violences maritimes.

§2 – La question d'un tel outil en matière de violences maritimes

Il s'agit pour conclure d'étudier les avantages de ces deux fonds de garanties (A), afin d'examiner s'il est possible de créer un fonds similaire en matière de réparation des dommages, qu'ils soient matériels ou humains, intervenant à cause de violences maritimes (B).

A. Les avantages des fonds de garanties

Les deux fonds précédemment présentés furent créés pour atteindre des buts particuliers. Ainsi, le FIPOL permet l'indemnisation des dommages liés à la pollution par les hydrocarbures. Il répond à une préoccupation écologique très actuelle, puisque le déversement de telles substances engendre de graves troubles dans les eaux et les terres touchées. Or, lutter contre ces déversements, qu'ils soient intentionnels ou pas, représente un coût important. Pour exemple, le naufrage de l'*Erika* avait conduit au déversement de 19 800 tonnes de fuel-oil lourd³⁴⁷ sur près de quatre cent kilomètres de côtes, entraînant un coût de près de neuf cent quinze millions d'euros de nettoyage³⁴⁸. Il paraît donc logique de faire supporter ces frais à ceux qui bénéficient des mouvements maritimes de ces marchandises. C'est pourquoi le FIPOL est financé par une taxe sur les hydrocarbures importés. Le fait que les entreprises spécialisées dans le pétrole et autres hydrocarbures doivent payer ces taxes les encouragent donc à choisir des transporteurs sérieux, ayant des navires en bon état, respectant la classe, ceci visant à réduire le nombre d'accidents de pollution par ces marchandises en mer. Les assurances sont donc certes déchargées d'une partie de l'indemnisation, mais le type de marchandises et de système mis en place en font un système qui paraît juste.

Le FGTI correspond plus ou moins à un système similaire. Il est différent en ce qu'il ne cherche pas à réparer le même type de préjudice. Le FGTI souhaite effectivement indemniser toutes les personnes victimes d'actes de terrorisme ayant un lien avec la France et

³⁴⁷ Sinistre Erika, Site du FIPOL. Consulté le 10/08/2011, URL : <http://fr.iopcfund.org/erika.htm>

³⁴⁸ BOCARD Christian, *Marées noires et sols pollués par des hydrocarbures*, Éditions Technip, Juin 2006, 308 pages, p. 229

ne poursuit donc logiquement pas de but écologique. Mais, les fonds sont similaires en ce qu'ils cherchent à responsabiliser les auteurs des infractions considérées. La différence est que si les importateurs ne sont pas les responsables directs des dommages, ils en assument toutefois une part de responsabilité, alors que les responsables des infractions prises en compte par le FGTI le sont directement. Le fonds a donc la possibilité d'exercer un recours contre eux³⁴⁹. Ainsi, dès que ces auteurs sont judiciairement déclarés coupables et que des dommages et intérêts ont été alloués par jugement, le FGTI se charge d'indemniser la victime, pour ensuite se retourner contre l'auteur du dommage³⁵⁰. Celui-ci a alors la possibilité de payer la somme entière en une fois ou de la payer mensuellement, et s'il ne peut pas payer, ou qu'il ne le fait pas, le FGTI peut mettre en œuvre des procédures légales d'exécution³⁵¹. De la même façon que le FIPOL, le FGTI vient en complément des assurances, qui prennent en charge les dommages matériels³⁵². Mais il n'existe pas d'assurance pour les dommages aux personnes dus à un acte de terrorisme, d'où l'intérêt du fonds.

Ces différentes raisons expliquent l'existence de ces deux fonds de garantie. Il convient donc de vérifier si de telles raisons existent qui pousseraient à la création d'un fonds d'indemnisation des victimes de violences terroristes.

B. L'inutilité d'un tel fonds pour les dommages dus aux violences maritimes

Les arguments en faveur d'un tel fonds de garantie seraient principalement de soulager les assurances de cette charge financière et de centraliser les sommes dans un même fonds, sur le système d'un pot commun, qui permettrait l'indemnisation de toutes victimes, ou ayants-droits, de violences maritimes.

Concernant les responsables de tels actes de violences, il faut tout d'abord comprendre qu'ils sont rarement connus et ne font donc, nécessairement, pas ou peu l'objet de procédures judiciaires. S'il existe des procédures mises en place pour permettre le jugement des pirates, telle la compétence universelle instituée par la Convention de Montego Bay³⁵³, et qu'il arrive que des pirates soient effectivement jugés, comme ce fut le cas pour ceux qui avaient attaqué

³⁴⁹ Onglet Responsabiliser les auteurs, Site des Fonds de garantie. Consulté le 10/08/2011, URL : <http://www.fondsdegarantie.fr/le-recours.html>

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ *Ibid.*

³⁵² Aide aux victimes, Site du SOS Attentats. Consulté le 10/08/2011, URL : <http://www.sos-attentats.org/aide-victimes-indemnisation.asp>

³⁵³ Article 150, Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée le 10/12/1982

l'*Arctic Sea*³⁵⁴, il semble que 90% échappent toujours à ces procédures judiciaires³⁵⁵. Il semble aussi que concernant les terroristes ou les responsables de guerre, il n'y ait pas de poursuites régulières non plus. De ce fait, la recherche de responsabilisation des fautifs ne peut être faite dans le domaine de la réparation des dommages dus à des violences maritimes. De plus, il n'est pas possible de demander une contribution financière préalable comme le FIPOL, ou postérieure comme le FGTI, à ces responsables puisqu'ils ne sont pas identifiés. Les rares personnes qui pourraient être condamnées ne seraient pas en mesure de financer de façon substantielle un tel fonds de garantie.

Ensuite, demander aux armateurs de verser des cotisations pour alimenter un tel fonds ne changerait pas grand-chose pour eux au plan financier. En effet, au lieu de continuer à payer des primes aux assureurs, qu'ils soient compagnies privées ou *P&I*, ils participeraient certainement plus ou moins à la même hauteur pour que le fonds soit capable de remplir sa mission.

Enfin, le fait que la majorité des navires français soient réassurés par la CCR, détenue à 100% par l'État français, démontre de l'implication du pays, qui, au vu de la crise actuelle, ne semble pas pouvoir s'investir plus qu'il ne le fait déjà.

³⁵⁴ « Condamnation des six pirates de l'Arctic Sea par un tribunal russe », Mer et Marine, 28/03/2011. Consulté le 10/08/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=115712>

³⁵⁵ « Piraterie : 90% des pirates interceptés sont relâchés », Mer et Marine, 22/10/2010. Consulté le 10/08/2011, URL : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114362>

Conclusion

Pour conclure, il semble donc que le système des assurances autour des violences maritimes s'affine de plus en plus et se consolide en permettant aux acteurs maritimes de pouvoir couvrir tous les aspects du voyage en mer. Toutefois, il ressort de cette recherche que les assurances cherchent le plus souvent à réaliser du bénéfice sur des activités qui engendrent la mort d'hommes et sont souvent le symbole d'un malaise social dans les États côtiers impliqués. De plus, malgré toutes les mesures de protection dont se dotent les navires, il semble que le coût de l'assurance soit toujours aussi élevé, les compagnies estimant ces mesures *normales* pour les situations en cause.

Il semble donc que ce coût ne se réduirait que si le danger en lui-même diminuait. Or, il apparaît que pour tenter de réduire le nombre d'actes de violences maritimes, il faut se concentrer sur la piraterie, qui est vraiment l'élément sur lequel il est possible d'avoir un impact. En effet, les guerres maritimes ont toujours existé et continueront sans doute encore longtemps, exemple en est du récent conflit libyen. S'il est possible d'éviter les zones de conflits lorsqu'elles sont connues, en se dérouterant, les armateurs ne se donnent parfois même pas cette peine et préfèrent toucher les ports de pays en guerre, quitte à ne pas être couverts par les assurances, plutôt que de renoncer au commerce avec ces États. Concernant la piraterie, il semble maintenant que les mesures à prendre pour l'éradiquer soient plus à terre qu'en mer. Il est apparu au cours de ce travail qu'il s'agit d'un phénomène très localisé, mais à des points de passages stratégiques. Mais les armateurs, conscients du danger que la piraterie représente, semblent prendre le maximum de précautions pour protéger à la fois leurs navires, équipages et cargaisons. Mais, il faut en convenir, ces mesures de protections deviennent insensées et un niveau extrême est aujourd'hui atteint avec l'embarquement d'équipes armées à bord des navires. Ceci paraissant être une mesure particulièrement efficace, elle ne peut toutefois être une solution à long terme. Elle est en effet dangereuse pour les navires et leurs équipages et comporte le risque du développement de la guerre privée. Si, à court terme, elle permet de protéger des vies, il apparaît donc nécessaire de concentrer les efforts ailleurs que sur le navire pour remédier au problème de la piraterie. Il est donc souhaitable que le problème soit pris à la racine. Il faut donc encourager tous les États qui ont ratifié la Convention de Montego Bay à se doter de la compétence universelle afin de juger les pirates arrêtés. Ceci permettra de lever le sentiment d'impunité actuel qui règne autour de ces actes. La communauté internationale, publique ou privée, doit particulièrement encourager les États côtiers dont sont issus les pirates, s'ils en ressentent la nécessité, dans leur développement institutionnel afin d'enrayer ce fléau mondial.

Le même type de mesures peut être pris pour lutter contre le phénomène de terrorisme. Mais il reste malgré tout un risque plus dur à encadrer. De plus, ce dernier étant plus aléatoire, du fait de son caractère et de ses motivations différentes, il est plus difficile de s'en protéger. Dans ce domaine, il semble qu'une parfaite application des réglementations en vigueur soit la solution la plus efficace qui puisse être utilisée par les acteurs du monde maritime.

Ceci étant, il semble que l'appellation « violences maritimes » pourrait aujourd'hui être retenue afin de qualifier les différents faits exposés. Il semble en effet que la qualification en « risques de guerre » ne soit plus très heureuse, dans la mesure où tous les faits regroupés sous ce nom ne répondent pas à la définition de la *guerre*. Donner un nom générique à cette catégorie d'assurances telle que les « violences maritimes » permet d'actualiser ces polices en tenant mieux compte de la réalité. Il convient toutefois de toujours continuer à séparer dans cette catégorie les différentes violences, de façon à ce que chacune conserve ses particularités propres, afin que les assureurs puissent les classer pour les tarifier différemment.

« C'est l'amour des richesses qui cause la folie des hommes et leur perversité. »³⁵⁶. Partant de ce constat, les violences maritimes ont encore, malheureusement, de beaux jours devant elles. Dès lors, il est heureux qu'il existe un réseau international d'assurance, quoiqu'imparfait, qui permette de garantir les conséquences de ces actes, à défaut d'être en mesure d'empêcher les hommes de les commettre.

³⁵⁶ Théognis de Mégare, poète grec du VI^e siècle avant J-C.

Index alphabétique

- Achille Lauro*, 21
Anti boarding system, 49
Assurance responsabilité civile, 38
Best Management Practices, 48, 49, 57, 58, 83, 85
Canons à eau, 49
Coassurance, 63
Code ISPS, 58
Communauté internationale, 57
Container Security Initiative, 60
Contrôle Naval Volontaire, 44
Convention CLC, 73
Convention de Montego Bay, 16, 76
Convention SUA, 24
Convoy Escort Program, 54, 56
Équipes de protection embarquées, 44
Erika, 75
FGTI, 70, 72, 73, 75
Fils barbelés, 48
FIPOL, 70, 73, 74, 75, 76
Fonds de garantie, 70
FPLP, 23
GAREX, 63
Guerre, 11, 14, 25
Guerre de course, 17
Joint War Committee, 29, 30
Kidnap and ransom, 37
Limburg, 21
Loi de 1967, 18, 22
Moyens de défense non létaux, 47
Opération *Atalante*, 61
Ordonnance de la Marine, 12, 17, 21, 82, 85
Piraterie, 15, 17, 26, 42
Polices « risques de guerre », 33
Ponant, 48
Protection & Indemnity Clubs, 33, 38
Protection privée, 43
Rançon, 52
Réassurance, 66, 67
Risques ordinaires, 7, 8, 17, 22, 26, 28, 30, 36, 82
Sociétés de protection armée, 42, 46
Spirit of adventure, 48
Terrorisme, 19, 27
Terrorisme maritime, 20
USS Cole, 21
Veille optique, 50
Violences maritimes, 22, 25
Zones à risques, 28, 31, 69

Table des matières

Sommaire	ii
Table des abréviations et des acronymes	iii
Introduction	1
Partie 1. Les risques de guerre et assimilés : des risques à part dans les assurances maritimes	6
Chapitre 1. La détermination des risques	7
Section 1. La définition des risques traditionnels	7
§1 – La guerre.....	7
A. L’Ordonnance de la Marine.....	8
B. Le Code de commerce de 1807	8
C. Les différentes polices françaises au XIXe siècle	8
D. De 1914 à nos jours.....	9
§2 – La piraterie.....	11
A. Les définitions de la piraterie	11
B. La prise en charge de la piraterie par les assurances	13
1. La couverture de la piraterie par les assurances comme « risques ordinaires ».....	13
a) L’Ordonnance de la Marine	13
b) Les Polices françaises d’assurance maritime	13
2. La couverture de la piraterie par les assurances comme « risques de guerre »	14
§3 – Le terrorisme	15
A. La difficile définition du terrorisme	15
1. L’absence de définition internationale	15
2. La tentative de définition du terrorisme maritime	16
B. La prise en compte par les assurances maritimes	17
Section 2. La réunion de ces risques dans une même catégorie	18
§1 – La simplification de la couverture « war risks ».....	19
§2 – Les problèmes engendrés.....	21
A. De la diminution du nombre de guerres	21
B. De la montée en puissance de la violence de la piraterie.....	22
C. Du coût exorbitant du terrorisme.....	23
Chapitre 2. Les caractéristiques de l’assurance « Risques de guerre »	24
Section 1. Les zones à risques	24
§1 – La détermination des zones à risques	24
A. La situation en France	24
B. La situation en Angleterre	26
§2 – La cartographie des zones à risques.....	27
Section 2. Les dommages « réparés ».....	29
§1– Les couvertures offertes par les assurances	29
A. Les grandes lignes communes aux polices corps et facultés « risques de guerre » françaises	30
B. Les particularités de chaque police.....	32
C. La prise en charge des frais résultants d’accidents humains.....	33
§2 – Les couvertures offertes par les P&I.....	34
Partie 2. L’impact de l’accroissement du nombre d’actes de violence : Quelles réponses pour l’avenir ?	37
Chapitre 1. Les projets pouvant impacter le montant des primes d’assurances	38
Section 1. Les initiatives des armateurs.....	38
§1– L’existence de sociétés de protection des navires.....	38

A. La difficulté juridique.....	40
B. L'argument économique.....	42
§2 – La mise en place de moyens de défense non létaux.....	43
A. De la présentation pratique des installations de défense.....	43
1. Les différents dispositifs de fils barbelés.....	44
2. Les autres moyens de protection du navire.....	45
B. De l'impact restreint sur les assurances de ces mesures de protection.....	46
Section 2. Les initiatives des assureurs.....	46
§1 – L'intérêt discutable des assureurs de trouver des solutions.....	47
A. Le profit intéressant des assurances sur les « risques de guerre ».....	47
B. Le statut du paiement de la rançon.....	48
§2 – Les solutions apportées.....	49
A. Les acteurs du Convoy Escort Program.....	50
B. Les caractéristiques du <i>Convoy Escort Program</i>	52
C. Les incidences du <i>Convoy Escort Program</i> en matière d'assurance.....	52
Section 3. Les initiatives internationales.....	53
§1 – L'accord sur les « <i>Best Management Practices</i> ».....	53
§2 – Les exemples d'initiatives régionales.....	56
A. Le Container Security Initiative.....	56
B. L'opération <i>Atalante</i>	57
Chapitre 2. Les solutions pouvant soulager les assurances : le partage des coûts.....	59
Section 1. La complexification du système d'assurances.....	59
§1 – Les différents <i>Pooling Agreements</i>	59
A. L'exemple de pool français : le GAREX.....	59
B. Les <i>pools</i> d'assurances sur les marchés étrangers.....	61
§2 – L'exemple français avec la Caisse Centrale de réassurance.....	62
A. Le système de la réassurance.....	63
B. Les polices offertes par la CCR.....	64
Section 2. La possibilité de création d'un fonds de garantie.....	66
§1 – L'existence de fonds de garanties spécifiques.....	66
A. Le Fonds de Garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions.....	67
B. Le FIPOL.....	69
§2 – La question d'un tel outil en matière de violences maritimes.....	71
A. Les avantages des fonds de garanties.....	71
B. L'inutilité d'un tel fonds pour les dommages dus aux violences maritimes.....	72
<i>Conclusion</i>.....	74
Index alphabétique.....	77
Table des matières.....	78
<i>Bibliographie</i>.....	80
<i>Annexes</i>.....	85

Bibliographie

I. DOCUMENTS OFFICIELS

Code ISPS

Code pénal, Dalloz-Sirey, 108^e édition, Codes Dalloz, 3300 pages

Convention de Genève IV, 12 août 1949

Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), OMI, adoptée en 1974 et modifiée le 12 décembre 2002, CH XI-2

Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992

Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992

Ordonnance de la Marine

Polices françaises d'assurances maritimes sur corps

Polices anglaise d'assurances maritimes « risques de guerre »

Best Management Practices

English Terrorism Act, 2000

II DOCTRINE

Ouvrages

Le Petit Robert, Le Robert, édition 2011, 2837 p.

BLIN Arnaud et CHALIAND Gérard, *Histoire du terrorisme: de l'antiquité à Al Qaida*, Bayard, 2006, 715 p.

BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ Montchrestien, 2010, 946 p.

CAETHOVEN Marcel et WILDIERS Pierre, *Manuel Pratique des Assurances Maritimes, Marchandises – Corps*, 2^{ème} édition, Editions du Lloyd Anversois, 1959, 382 p.

CALAY-AULOY Jean et RODIÈRE René, *Traité Général de Droit Maritime - Assurances Maritimes et Ventes Maritimes*, Dalloz, 1983, 616 p.

COULON Henri et HOUARD Georges, *Code pratique des assurances maritimes : du délaissement des avaries, du jet et de la contribution*, Volume 1, À. Rousseau, 1888, 280 p.

KULLMAN, Lamy Assurances, SA Lamy, 01/10/2009, 2382 p.

LE MOING Guy, *Les 600 plus grandes batailles navales de l'Histoire*, Marines Éditions, Mai 2011, 620p.

MENDY Adriano, *La lutte contre le terrorisme en droit international*, sous la direction de Jean-Pierre COLIN, Université de Reims, 2010

TOURET Corinne, *La piraterie au vingtième siècle : Piraterie maritime et aérienne*, LGDJ Montchrestien, 1998, 306 p.

Revue

Revue de Droit commercial, maritime, aérien et des transports, dite revue Scapel
Défense et Sécurité Internationale, HS n°14, Areion Group/Capri, Octobre-Novembre 2010, 98 p.

Articles

- ANDREWS Dennis, « Al-Qaeda in Hormuz straits », *Warships International Fleet Review*, 01/2011, p.3
- BERNARD Emmanuelle, « FGTI : la contribution des assureurs ne change pas », *Argus de l'Assurance*, 2/11/2010
- BOWDEN Anna, « The economic costs of maritime piracy: One earth future working paper », décembre 2010, 26 p. Publié en ligne sur le site internet de One earth future, URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic>
- BOUDET Antoine, « Des armateurs français s'arment contre la piraterie », *Les Echos*, 05/04/2011
- BRADFORD Mickael, « JLT plans launch of private navy », *Business Insurance*, 24/01/2011
- CHAPLEAU Philippe, « Piraterie: le Convoy Escort Program lancé avant l'été dans le golfe d'Aden », *Ouest France*, 03/03/2011
- CHAUVEAU Paul, « La détermination des risques de guerre dans l'assurance maritime », *DMF* 267, 1949
- COSGRIFF Larry, FEEGE Edward, « Arms and the merchantman », *Proceedings*, 12/2010, p.36-41
- Miles COSTELLO, « London insurers' private fleet to fight Somali pirates », *The Times*, 18/02/2011
- EUDELIN Hugues, « Terrorisme stratégique : Une autre approche de la menace sur mer », *Études CESM 2009*
- EUDELIN Hugues, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui », *EchoGéo* [En ligne], Numéro 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009
- Ferreira Anton, « Move to cut pirates down to size », *Times Live*, 30/01/2011
- GROIZELEAU Vincent, « Piraterie : Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau », *Mer et Marine*, 21/01/2011
- GROIZELEAU Vincent, « Piraterie : les navires de croisière passent aussi aux barbelés », *Mer et Marine*, 05/04/2011
- GUY Jon « London at loggerheads with India over piracy risk area », *Lloyd's list*, Mardi 07 Juin 2011, 16:18
- HÜBNER Christian, NAJJAR Henri-Roger, « Commission « Assurances » du CMI – Perspectives », *DMF* 673, Septembre 2006
- JOLY Bernard, Question orale sans débat n° 0447S, publiée dans le *JO Sénat* du 04/02/1999, p. 719
- JOPLING (Lord), « La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale », *OTAN*, 169 CDS 09 F rév 1
- KENDALL Jane, « The Incalculable Risk: How the World Trade Center Disaster Accelerated the Evolution of Insurance Terrorism Exclusions », (2002) 36 *Univ of Richmond LR* 569
- LE BIHAN GUÉNOLÉ Martine, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapellato*, Juillet-Août -Septembre 2003
- MAESTRO Laura, « Cruise ship avoids potential pirate attack, spokesman says », *CNN World*, 13/01/2011
- MARTIN Clotilde, « Piraterie : les armateurs réfléchissent à la présence d'hommes armés à bord des navires », *Journal de la Marine Marchande*, 17/05/2011
- MESTRE Abel, MONNOT Caroline, « Attentats en Norvège : 1518 pages d'un « testament » délirant », *Le Monde*, 26/07/2011
- MYBURGH Paul, « Categorizing Horror: Marine Insurance Coverage and Terrorism », *Maritime Studies* 126, 2002, p. 1-9
- OSLER David, « India calls on Lloyd's to reduce piracy risk zone », *Lloyd's list*, Vendredi 03

Juin 2011, 11:37

PINSON Gaël, « Le versement de rançons aux pirates est légal en Grande-Bretagne », Dossier Piraterie, *Scuttlebutt*, 04/03/2010

SALMON Loïc, « Piraterie : l'union sacrée des trois plus grandes compagnies maritimes », *Journal de la Marine Marchande*, 23/09/2010

« Assurances : Le golfe d'Aden devrait passer en risque de guerre », *Mer et Marine*, 15/12/2008

« Controversial anti-piracy plan revealed », *Lloyd's List*, 04/02/2011

« Court Upholds Juries' Rulings in World Trade Center Claims », *Insurance Journal*, 19 octobre 2006

« La frégate Nivôse rejoint l'opération Atalante », *Mer et Marine*, 03/03/2011

« La Marine rejoue l'attaque du Ponant », *Mer et Marine*, 11/03/2010

« Piraterie : Le nombre d'attaques baisse mais la menace est toujours réelle », *Mer et Marine*, 23/07/2010

« Sea On Line lève 1.2 million d'euros pour lancer son système de veille optique en mer », *Mer et Marine*, 12/02/2008

« Sûreté maritime : des assureurs lancent une patrouille privée anti-piraterie », *Journal de la Marine Marchande*, 24/02/2011

III JURISPRUDENCE

Cour de cassation, chambre commerciale, 6 mai 1965, *Bulletin civil*. IV, n° 295

Tribunal de commerce de Bordeaux, 28 décembre 1898

Tribunal de commerce de Nantes, 12 décembre 1966, DMF 1967, 431

Masefield AG c/ Amlin Corporate Member Ltd, 18/02/2010, QB [2010] EWHC 280 (Comm)

IV RESSOURCES AUDIOVISUELLES

GARIN Christian, entretien France Info, 17 juin 2011, 5 minutes 42. Consulté le 12/07/2011.

URL : <http://www.france-info.com/chroniques-le-plus-france-info-2011-06-17-la-face-cachee-de-la-piraterie-maritime-540866-81-184.html>

V COLLOQUES

Actes du colloque organisé par le Club Sup-Mer avec la collaboration du Centre d'enseignement supérieur de la marine, HEC, le 19 mars 2009 : *La piraterie maritime au XXI^e siècle : défis et réponses*, Intervention du Commissaire général de 1^o cl. de la Marine (2s) Jean-Louis FILLON

Actes du colloque organisé par le CESAM, « Rendez-vous de l'Assurance », le 29/04/2011 à Cannes, MATHONNET Daniel, ORSENNA Erik

VI SITES INTERNET

Site sur l'*Achille Lauro Hijacking*. URL :

http://www.specialoperations.com/Images_Folder/library2/achille.html

Site des *Armateurs de France*. URL: <http://www.armateursdefrance.com/>

Site internet *Assurance et Mutuelle*. URL: <http://www.assurance-et-mutuelle.com>

Site consacré aux *Assurances Maritimes, françaises et étrangères*. URL : <http://www.fortunes-de-mer.com>

Site de la *Bibliothèque Nationale Française*. URL : <http://gallica.bnf.fr>

Site internet de la *Caisse Centrale de Réassurance*. URL : <http://www.ccr.fr>

Site du *CESM*. URL : www.cesm.marine.defense.gouv.fr

Site *Counter-terrorism training*. URL: www.couterterrorismtraining.gov

Site internet *Edu-Bourse*. URL : <http://www.edubourse.com>

Site de l'*European Naval Force Somalia*. URL: <http://www.eunavfor.eu/>

Site de la *FFSA*. URL : www.ffsa.fr

Site du *Fonds de garantie des victimes d'actes de Terrorisme et d'autres Infractions*. URL : <http://www.fondsdegarantie.fr>

Site des *Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*. URL : <http://fr.iopcfund.org>

Site de *Gallice Security*. URL : <http://www.gallice-security.com/?q=fr>

Site internet du *GAREX*. URL : <http://www.garex.fr>

Site internet du *Hellenic War Risks*. URL: <http://www.hellenicwarrisks.com>

Site internet de l'*IGP&I*. URL : <http://www.igpandi.org>

Site de l'*International Maritime Organisation*. URL: www.imo.org

Site de l'*International Maritime Bureau*. URL : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Site de l'*International Press Agency*. URL: <http://world.pressenza.org/npermalink/le-nicaragua-declare-exempt-de-mines-antipersonnelles-sur-son-territoire>

Site du *JWC*. URL : http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx

Site du *Lloyd's list*. URL : <http://www.lloydslist.com>

Site du *Maritime Security Centre – Horn of Africa* : <http://www.mschoa.org/pages/splash.htm>

Site *Mer et Marine*. URL : www.meretmarine.com

Site du *Monde*. URL : www.lemonde.fr

Site du *North of England P&I*. URL: <http://www.nepia.com/home/>

Site du *Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale*. URL : http://www.sgdsn.gouv.fr/site_rubrique134.html

Site du *Skuld P&I*. URL : <http://www.skuld.com/Products-and-Services/Kidnap--Ransom-Insurance/>

Site de l'*US Customs and Border Protection*. URL: <http://www.cbp.gov/>

Site sur l'*USS Cole*. URL: <http://www.cole.navy.mil>

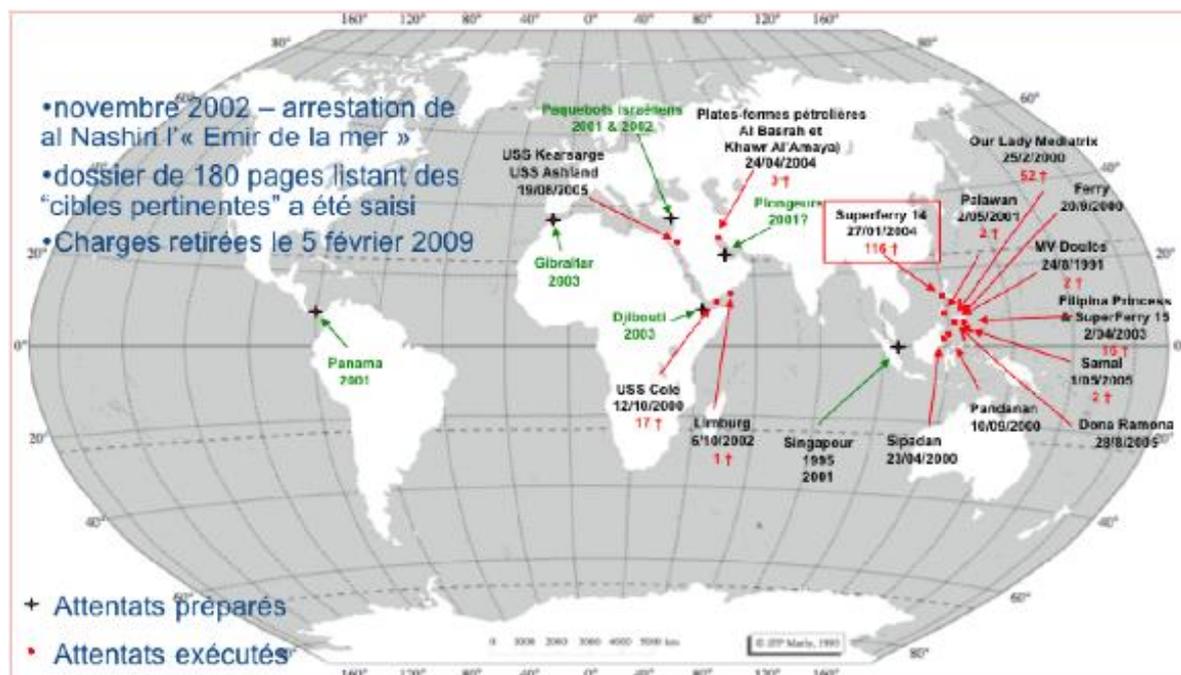
Site de la *Veille Gican*. URL : www.gican.net

Site de l'*International Chamber of Commerce Commercial Crime Services*. URL : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map>

Annexes

Annexe 1

Cartographie des attentats terroristes en mer



Issue de l'article de Hugues Eudeline, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui », *EchoGéo* [En ligne], Numéro 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009, consulté le 14 juin 2011. URL : <http://echogeo.revues.org/11405>

Annexe 2

Carte des attaques pirates en Amérique du Sud en juin 2011



Issue du site internet International Chamber of Commerce Commercial Crime Services, consulté le 26 juin 2011. URL : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map>

Annexe 3

Carte des attaques pirates en Afrique, dans le Golfe d'Aden et d'Oman, au Moyen Orient et en Inde et Pakistan, en juin 2011



Issue du site internet International Chamber of Commerce Commercial Crime Services, consulté le 26 juin 2011. URL : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map>

Annexe 4

Carte des attaques pirates en Indonésie, Malaisie et dans les Philippines en juin 2011

 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel



Issue du site internet International Chamber of Commerce Commercial Crime Services, consulté le 26 juin 2011. URL : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map>

Annexe 5

Carte de la zone d'intervention de l'opération EU Navfor-Atalante

>> Large Somalie / opération *Atalante* : 200 militaires



Zone d'action Atalante

Opération Atalante 

Moyens français permanents

- 1 Frégate
- 1 ATL 2



Issue du site internet du Ministère de la Défense, consulté le 25 juillet 2011. URL : <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/cartes/la-lutte-contre-la-piraterie>