

AIX MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



**ABORDAGE MARITIME ET FLUVIAL :
RESPONSABILITÉ ET TRAITEMENT
ASSURANTIEL**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit des Transports Terrestres

par
Victoire FALLOT

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH et de
Madame Sophie BOURLIÈRE-GROB

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Sophie Bourlière-Grob, pour la confiance et l'indépendance qu'elle m'a accordé tout au long de cette année, ainsi que pour sa gentillesse et sa bienveillance à mon égard, tant dans le cadre professionnel que lors de la rédaction de ce mémoire.

Je tiens également à remercier Jean Brossollet pour la confiance qu'il m'a fait en me permettant d'intégrer l'équipe de SeaSecure. Je remercie par ailleurs Marine et Michaël, qui sont de formidables collègues de travail.

Je remercie Nicolas, pour ses relectures, sa patience et son aide tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je remercie enfin Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour la direction de ce mémoire ainsi que pour ses enseignements au cours de cette année.

*« Cinquante ans plus tard, le jockey
À ses p'tits enfants expliquait
Des aventures invraisemblables
Il avait un sourire amer
Et comme il se croyait loup d'mer
Il jurait et crachait à table
Tout en mâchonnant un mégot
Il y allait de son bavardage,
Il ne parlait que de cargos
De tempêtes et d'abordages ».*

Charles Trenet, *Vous oubliez votre cheval*

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : L'ABORDAGE : DÉFINITION ET RÉGIME JURIDIQUE (NOTION D'ABORDAGE)	10
CHAPITRE 1 : DIVERSITÉ ET UNITÉ DES RÉGIMES D'ABORDAGES EN MATIÈRE MARITIME ET FLUVIALE	10
Section 1 : Divergences et convergences des législations en matière d'abordage en droit fluvial et en droit maritime.....	12
Section 2 : Abordage maritime et abordage fluvial : un régime commun ?.....	19
CHAPITRE 2 : LE TRAITEMENT DE L'ABORDAGE PAR LE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ.....	23
Section 1 : La faute et son imputabilité.....	24
Section 2 : Le dommage réparable.....	31
DEUXIÈME PARTIE : LE TRAITEMENT ASSURANTIEL DE L'ABORDAGE MARITIME ET FLUVIAL - L'INDEMNISATION DES DOMMAGES SUBIS ET CAUSÉS	35
CHAPITRE 1 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DOMMAGE : L'ASSUREUR CORPS & MACHINES.....	36
Section 1 : Étendue de la garantie corps et machines.....	36
Section 2 : Recours des tiers au contrat d'assurance.....	43
CHAPITRE 2 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DE RESPONSABILITÉ.....	46
Section 1 : Deux schémas assurantiels	46
Section 2 : Objet de la couverture <i>Protection & Indemnity</i>	50
CONCLUSION.....	56

LISTE DES ABRÉVIATIONS

Al.	Alinéa
Ass. Plén.	Assemblée plénière
Bull. civ.	Bulletin civil
CA	Cour d'appel
Cass.	Cour de cassation
C. civ.	Code civil
Ch.	Chambre
Civ.	Chambre civile
C. com.	Code de commerce
COLREG	<i>Collision Regulation</i> , Règlement pour prévenir les abordages en mer
Com.	Chambre commerciale
DMF	Droit Maritime Français
DTS	Droit de tirage spécial
P&I Club	<i>Protection & Indemnity Club</i>
PUAM	Presse Universitaire Aix-Marseille
RIPAM	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
T. Com.	Tribunal de commerce
TGI	Tribunal de grande instance

INTRODUCTION

L'abordage est une notion qui évoque en premier lieu la piraterie, la prise d'assaut d'un navire. En effet, le dictionnaire Larousse, indique comme premier sens de l'abordage l'« *assaut donné à un navire ennemi* »¹. L'abordage était en effet une technique très chère aux pirates et aux corsaires, qui n'hésitaient pas à l'utiliser aux fins de pillage et de capture des navires². Toutefois, étymologiquement, « abordage » signifie « bord contre bord ». La situation d'abordage telle que l'entendent aujourd'hui les juristes maritimes correspond véritablement à la collision entre deux unités de navigation, en mer ou sur un cours d'eau.

L'abordage, en matière maritime, est à classer parmi ce que l'on nomme les « événements de mer ». Ces derniers renvoient à toutes les situations que peut rencontrer un navire lors d'une expédition maritime. Cette notion d'événements de mer rappelle celle des « fortunes de mer », consacrée dès 1681 dans l'ordonnance de la marine de Colbert³, qui renvoyait déjà aux situations susceptibles d'être rencontrées en cours de navigation. L'article IV du titre VII relatif aux avaries, indiquait notamment : « *La perte des Câbles, Anchres, Voiles, Mats & Cordages causée par tempête ou autre fortune de mer, & le dommage arrivé aux Marchandises par la faute du Maître ou de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les Écoutilles, amarré le vaisseau, fourni de bons guindages et cordages, ou autrement, sont Avaries simples qui tomberont sur le Maître, le Navire & le Fret* ».

Aujourd'hui, l'expression communément employée est celle d'« événement de mer », qui regroupe une certaine catégorie de situations, parmi lesquelles peuvent être classés l'assistance maritime, l'avarie commune, l'échouement et bien entendu l'abordage.

L'abordage est un événement de mer particulièrement redouté des armateurs et des marins. Cela peut s'expliquer notamment par la gravité des dommages pouvant en résulter, autant matériels que corporels, et *a fortiori*, par les montants souvent considérables nécessaires à la réparation de ceux-ci. En effet, l'abordage est particulier car s'agit d'une situation qui peut causer un panel très élargi de dommages, aussi bien matériels qu'immatériels, aussi bien personnels qu'aux tiers. D'un cas d'abordage peut découler d'autres situations qui sont à classer parmi les événements de mer. On peut à cet égard évoquer l'exemple d'un abordage en mer entre deux navires, au cours duquel un navire tiers intervient pour porter assistance. L'assistance maritime, constitue également un événement de mer, les situations et les régimes applicables sont alors combinés.

¹ <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/abordage/160>.

² Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 17.

³ Colbert était Secrétaire d'État la Marine pendant le règne de Louis XIV, de 1669 à 1683.

Les abordages en mer ayant eu, au cours de l'histoire, des conséquences particulièrement graves, il a été nécessaire de mettre en place différentes règles ; d'une part afin d'encadrer la réparation des dommages en découlant, d'autre part afin de prévenir leur survenance. C'est pourquoi les textes applicables en matière de responsabilité liée à l'abordage maritime, tels que nous les étudierons, sont complétés par des dispositions techniques, visant les règles de la navigation en elle-même.

En droit interne, l'abordage maritime était initialement règlementé par des dispositions contenues dans l'Ordonnance de la Marine de 1681, reprises dans le Code de commerce aux articles 407 et suivants. Aujourd'hui, c'est le Code des transports, aux articles L. 5131-1 et suivants, transposant la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer⁴, qui comporte les dispositions relatives à l'abordage maritime. Sur le plan international, la convention en applicable aux cas d'abordages est une Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, intitulée Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. La naissance de ce texte est apparue au début du XX^{ème} siècle comme une véritable nécessité, notamment en raison des « *difficultés internationales et des conflits de compétences qui se posaient* »⁵. En effet, le droit maritime est un droit international par essence. Chaque pays disposant de sa propre législation en la matière, les problèmes de conflits de loi et de compétence étaient récurrents, ce qui empêchait de régler les litiges de manière efficace. Au début du XX^{ème} siècle, les différentes lois nationales relatives à l'abordage des États convergeant sur différents points, une Conférence Internationale a abouti à l'élaboration de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910⁶.

Dans un second temps, une convention à visée technique a été initiée, afin de tenter de mettre en place un système de prévention des abordages en mer. Il s'agit de la Convention COLREG « *Collision Regulations* », conclue à Londres le 20 octobre 1970⁷. Cette dernière convention est le fruit d'une longue réflexion menée par les États depuis la fin du XVIII^{ème} siècle⁸. Elle « *complète les textes juridiques par des dispositions techniques* »⁹, et prévoit notamment des règles relatives à la conduite et à la priorité des navires. À titre d'exemple, la convention COLREG fixe l'obligation pour les navires « *d'assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de*

⁴ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967, communément appelée « Loi Rodière n°67-545 ».

⁵ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 32, n°21.

⁶ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 32, n°21 et 22.

⁷ La convention COLREG, également appelée Convention RIPAM (Convention sur le Règlement International de Prévention des Abordages en Mer), est entrée en vigueur en France le 15 juillet 1977 (décret n°77-733 du 6 juillet 1977 publié au JO du 8 juillet 1977).

⁸ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 50 à 56.

⁹ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 50, n°56.

la situation et du risque d'abordage » ; ou encore l'obligation pour tout navire de maintenir une vitesse de sécurité, « *telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes* »¹⁰. Il convient de préciser que l'on ne trouve rien de comparable en droit fluvial international ; la Convention précise d'ailleurs en premier lieu que ses dispositions sont applicables « *à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer* »¹¹ excluant ainsi les bateaux et les voies de navigations intérieures de son champ d'application.

L'abordage fluvial, tel que nous l'évoquerons dans le cadre de notre étude, emprunte bon nombre de ses règles à l'abordage maritime. L'activité de transport fluvial, bien qu'étant classée comme appartenant à la catégorie des transports terrestres, calque une partie de ses règles sur celles du droit maritime. Toutefois, les risques liés à l'exploitation des bateaux de navigation intérieure ne sont pas exactement les mêmes que les risques liés à la navigation maritime ; les unités de navigations concernées diffèrent également. En effet, la navigation sur les fleuves ou cours d'eau est par définition une navigation en eaux peu profondes, les unités de navigation doivent être spécifiquement adaptées à celle-ci.

La réglementation nationale française en matière d'abordage fluvial provient d'une loi du 5 juillet 1934¹², laquelle est, selon les auteurs, « *largement inspirée d'une Convention de Genève du 29 décembre 1930* »¹³, mais qui n'a toutefois jamais été ratifiée par la France. Une seconde Convention a donc été adoptée : la Convention de Genève du 15 mars 1960, ratifiée par la France et publiée par décret du 13 mars 1968¹⁴. Les dispositions de la Convention de 1960 sont en effet « *très proches de celles retenues en 1930, et donc de celles émanant de la loi française* »¹⁵. Il est par ailleurs communément admis par la doctrine maritimiste que les règles en matière d'abordage fluvial et maritime trouvent accord sur un important nombre de points¹⁶. Celles-ci néanmoins ne se recoupent pas suffisamment pour conduire à une unité de régimes, puisque l'on constate toujours aujourd'hui l'existence de législations distinctes.

¹⁰ Convention RIPAM du 20 octobre 1972, Partie B, Section 1, Règle 6.

¹¹ Convention RIPAM du 20 octobre 1972, Partie A, Règle 1, a).

¹² Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure, publiée au JO du 28 juillet 1934.

¹³ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°4.

¹⁴ Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification des règles en matière d'abordage en navigation intérieure. Entrée en vigueur en France le Décret n°68-254 du 13 mars 1968, publié au JO du 22 mars 1968, p. 2947.

¹⁵ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 49, n° 53.

¹⁶ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 2.

Ces diversités se retrouvent également en matière d'assurance. Le contrat d'assurance, en effet, est au cœur de l'activité de navigation, notamment, en raison des risques inhérents à celle-ci. L'assurance maritime moderne telle que nous la connaissons est en mesure de couvrir la quasi-totalité de risques auxquels est exposée une unité de navigation au cours de son exploitation. Les risques sont en effet inhérents à l'activité, et les dommages qui en résultent peuvent autant être subis par l'armateur que causés à des tiers. Il convient de préciser que l'assurance maritime présente par ailleurs une petite spécificité en comparaison avec les assurances classiques. En effet, on retrouve régulièrement des cas de coassurances, ce qui signifie que plusieurs assureurs garantissent différentes parts d'un même risque. Dans un tel cas, on retrouve dans les contrats des clauses dites d'apéritition, qui déterminent le leader de la coassurance, qui prendra les principales décisions notamment relatives aux taux applicables au calcul des primes.

On distingue en général trois catégories de couvertures en matière d'assurance maritime et fluviale. Premièrement, une couverture permet de garantir les dommages matériels subis par les navires ou bateaux de navigation en eux-mêmes. On parle alors d'une assurance de dommage, qui dans les domaines maritimes et fluviaux prend le nom spécifique d'assurance « corps et machines ». Cette appellation s'explique par le fait que la garantie couvre les dommages subis par la coque de l'unité, mais également par ses moteurs et accessoires. En France, des conditions générales types couvrant ce type de dommages sont proposés aux armateurs, on parle de « police d'assurance française sur corps de tous navires ». Nous en étudierons les modalités au cours de cette étude.

Parmi les assurances de dommages, on retrouve également les garanties des dommages subis par les marchandises transportées, couvertes au titre d'une assurance dite « assurance facultés ». Il s'agit d'une assurance souscrite par un chargeur qui place des intérêts (c'est-à-dire des marchandises) à bord d'un moyen de transports et qui sont susceptibles de subir des dommages en cours d'acheminement.

Enfin, on retrouve une dernière catégorie d'assurance, qui est l'assurance de responsabilité. En effet, l'armateur qui au cours l'exploitation du navire subit des dommages est couvert pour ceux-ci par le biais d'une assurance de dommages. Qu'en est-il toutefois des dommages qu'il cause aux tiers, et pour lesquels sa responsabilité est engagée ? Ces derniers sont couverts au titre d'une assurance de responsabilité, qui peut prendre la forme d'une couverture ordinaire, telle qu'on la retrouve communément en matière d'assurances ; ou bien de la couverture spécifique *Protection*

and Indemnity, proposée par les *Protection & Indemnity Clubs* (P&I Clubs)¹⁷, institution anglaise datant du milieu du XIX^{ème} siècle.

L'objet de notre étude sera de s'intéresser d'une part à l'abordage en matière fluviale et maritime et au régime de responsabilité dérogatoire du droit commun qui l'entoure, en tentant d'en offrir une étude comparative pour enfin statuer sur l'existence ou l'inexistence d'un régime commun. D'autre part nous nous pencherons sur la couverture d'assurance d'un armateur en cas de survenance d'un abordage, et sur la complémentarité des garanties. Nous concentrerons enfin notre développement sur l'assurance de l'armateur d'une unité de navigation, et tenterons de démontrer qu'une couverture d'assurance complète devra nécessairement comporter deux volets, couvrant d'une part les dommages subis par l'unité, et d'autre part les responsabilités de l'armateur. Les deux garanties concernées présentent des caractéristiques très différentes et sont pourtant complémentaires.

¹⁷ Au cours de cette étude, les *Protection & Indemnity Clubs* seront appelés indifféremment « Clubs » ou « P&I Clubs ».

PREMIÈRE PARTIE : L'ABORDAGE : DÉFINITION ET RÉGIME JURIDIQUE (NOTION D'ABORDAGE)

Bien que souvent associé à la piraterie ou bien encore à la prise d'assaut d'un navire¹⁸, l'abordage renvoie dans son sens strict à une collision entre deux unités de navigation. L'expression « unité de navigation » renvoie d'une part aux navires de mer mais également aux bateaux de navigation intérieure, dont la définition nous intéressera ultérieurement au cours de cette étude. Il convient en premier lieu de préciser qu'abordage fluvial et abordage maritime ne sont pas soumis aux mêmes règles, qui sont toutefois dans les deux cas, établies aussi bien en droit interne qu'en droit international (Chapitre 1) ; puis, il s'agira d'étudier le régime de responsabilité applicable en droit de l'abordage (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : DIVERSITÉ ET UNITÉ DES RÉGIMES D'ABORDAGES EN MATIÈRE MARITIME ET FLUVIALE

S'agissant de la réglementation relative à l'abordage maritime, celle-ci se retrouve au niveau international dans deux principales conventions de droit privé que nous étudierons spécifiquement. On retrouve tout d'abord la Convention de Bruxelles de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage¹⁹, initiée par le Comité Maritime International, qui fixe les règles relatives à la réparation des dommages nés d'un abordage en mer. Il existe d'autre part une convention d'ordre technique la Convention dite COLREG (« *Collisions Regulations* ») conclue à Londres le 20 octobre 1970²⁰, qui fixe les règles de préventions de l'abordage en mer. En tout état de cause, la Convention de 1910 fixe le régime juridique de l'abordage maritime, et la Convention COLREG fixe simplement des règles de barre dont le non-respect pourra, en application de la Convention de 1910, entraîner la responsabilité du navire abordeur.

En droit interne français, la loi applicable à l'abordage maritime provient d'une loi du 7 juillet 1967 relative aux évènements de mer, aujourd'hui codifiée dans le Code des transports aux articles L. 5131-1 et suivants. Cette loi française de 1967, à l'instar de la convention de 1910, définit l'abordage comme un accident survenu entre un navire et

¹⁸ I. Bourbonnais-Jacquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 29, n°18.

¹⁹ Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Entrée en vigueur en France en le 1^{er} mars 1913, Décret du 12 mars 1913, publié au *JO* du 15 mars 1913.

²⁰ La Convention COLREG, également appelée Convention RIPAM (Convention sur le Règlement International de Prévention des Abordages en Mer), est entrée en vigueur en France le 15 juillet 1977 (décret n°77-733 du 6 juillet 1977 publié au *JO* du 8 juillet 1977).

un autre navire de mer, ou bien avec un bateau de navigation intérieure ou encore avec un engin flottant non amarré à poste fixe²¹. Trois conditions doivent donc être réunies pour permettre l'application de cette loi : un accident, dans lequel est impliqué au moins un navire (au sens stricte) ; et intéresse un autre navire, un bateau de navigation intérieure ou un engin non amarré à poste fixe (c'est-à-dire, par exemple : pédalo, planche à voile, barque...). Il est intéressant de souligner, que dans les définitions qu'elles proposent, la loi de 1967, tout comme la Convention de 1910 avant elle, n'excluent pas de leur champ d'application les bateaux de navigation intérieure, dont l'usage fait pourtant l'objet d'une législation spécifique, distincte.

En effet, s'agissant de l'abordage fluvial, la législation française en la matière date d'une loi du 5 juillet 1934²², laquelle est extrêmement proche d'une convention signée à Genève en 1930²³, qui n'a jamais été ratifiée par la France. Une seconde convention a donc été adoptée : la Convention de Genève du 15 mars 1960, ratifiée par la France et publiée par décret du 13 mars 1968²⁴. Les dispositions de la Convention de 1960 sont en effet « *très proches de celles retenues en 1930, et donc de celles émanant de la loi française* »²⁵. Bien qu'il existe des législations distinctes dans les deux matières, il est communément admis que les « *problèmes nés de l'abordage se présentent à peu près dans les mêmes termes en matière de navigation intérieure et au regard de la navigation maritime, et les solutions sont inspirées des mêmes principes dans les deux cas* »²⁶. En effet, à la lecture de la Convention de Genève de 1960 relative à l'unification des règles relatives l'abordage en navigation intérieure, il apparaît assez évident que celle-ci s'inspire des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1910 relative à l'abordage maritime.

L'objet du développement qui va suivre est d'étudier les similitudes et divergences entre les différentes législations encadrant l'abordage maritime et fluvial (Section 1), afin de statuer sur l'existence ou l'inexistence d'un régime commun aux deux matières (Section 2).

²¹ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, art. 1^{er} ; Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, art. 1^{er}.

²² Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure, publiée au *JO* du 28 juillet 1934.

²³ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°4.

²⁴ Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification des règles en matière d'abordage en navigation intérieure. Entrée en vigueur en France le Décret n°68-254 du 13 mars 1968, publié au *JO* du 22 mars 1968, p. 2947.

²⁵ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 49, n° 53.

²⁶ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 2.

Section 1 : Divergences et convergences des législations en matière d'abordage en droit fluvial et en droit maritime

Si la notion d'abordage fluvial peut être définie par rapport à celle d'abordage maritime, il n'en reste pas moins que l'abordage fluvial dispose de conditions qui lui sont propres²⁷. C'est précisément l'objet de notre développement, dans lequel nous traiterons d'une part des points de similitudes entre les textes applicables aux cas d'abordage (§ 1) et d'autres part de leurs divergences (§ 2).

§ 1 : Les convergences entre les législations applicables en matière d'abordage maritime et fluviale

Comme évoqué précédemment, l'abordage maritime est encadré sur le plan international par la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Ce texte a pour objet principal la réparation des dommages subis des suites de l'évènement. Toutefois, ce texte n'encadre pas la prévention de ce type d'évènement : c'est à cet effet que la convention COLREG a été signée en 1970, qui comme nous l'avons évoqué, « *complète les textes juridiques par des dispositions techniques* »²⁸. En matière fluviale, la principale réglementation applicable en la matière résulte d'une Convention de Genève du 15 mars 1960, qui est aujourd'hui codifiée aux articles L. 4131-1 et suivants du Code des transports. Il conviendra tout d'abord d'étudier les trois types d'abordage consacrés aussi bien en matière fluviale que maritime (A) ; puis de s'intéresser au régime de responsabilité extracontractuelle pour faute prouvée consacré par les textes (B).

A. La consécration de trois types d'abordage : abordage fortuit, abordage douteux et abordage fautif

La Convention de Bruxelles de 1910 sur l'abordage maritime évoque, dans ses articles 2 et 3, trois conceptions de l'abordage : l'abordage fortuit, l'abordage douteux et l'abordage fautif. La convention propose ainsi trois visions de la réparation des dommages, que nous traiterons dans le cadre de cette étude.

La Convention de 1910 dispose : « *Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont*

²⁷ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°6

²⁸ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 50, n°56

éprouvés »²⁹. Par ailleurs, « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise* »³⁰. La loi de 1967 relative à l'abordage maritime reprend ces dispositions *in extenso*³¹.

On ne peut nier que la Convention de Genève de 1960 relative à l'unification des règles en matière d'abordage en navigation intérieure s'inspire très clairement de son homologue de la matière maritime. En effet, cette convention reprend les trois conceptions de l'abordage consacrées en droit maritime : fautif, douteux ou fortuit ; et les évoque dans des termes similaires. À propos de l'abordage fautif, elle dispose : « *Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci* ». ³² S'agissant de l'abordage fortuit et douteux, la convention dit : « *Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé* ». ³³ La Convention de 1960 ne fait pas non plus preuve d'une grande innovation en matière fluviale de manière générale : en effet, la loi de 1934 relative aux abordages en navigation intérieure faisait déjà état de trois cas d'abordages et disposait : « *Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés* »³⁴. Elle disposait par ailleurs que « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux, la réparation incombe à celui qui a commis la faute* »³⁵.

Ces trois conceptions de l'abordage, que l'on retrouve autant en droit maritime qu'en droit fluvial, nous conduisent à l'étude du régime de responsabilité consacré en la matière, un régime de responsabilité pour faute prouvée, clairement exorbitant du droit commun de la responsabilité du fait des choses.

²⁹ Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, art. 2, al. 1^{er}.

³⁰ Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, art. 3.

³¹ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, art. 2 et 3 codifiés à l'article L. 5131-1 du Code des transports.

³² Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, art. 3.

³³ Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, art. 2, al. 2.

³⁴ Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure, art. 2.

³⁵ Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure, art. 3.

B. La consécration d'un régime de responsabilité extracontractuelle pour faute prouvée

Le contentieux des événements liés à un abordage, qu'il soit maritime ou fluvial, réside principalement dans la réparation des dommages résultant de cet événement, peu importe que ce dernier soit le résultat d'une faute ou d'un cas fortuit.

S'agissant de la nature de cette responsabilité, il faut préciser que « *la responsabilité liée aux cas d'abordage est généralement de nature délictuelle, puisque l'action en réparation est dirigée contre un tiers* »³⁶, à savoir généralement l'armateur du navire abordeur, ou ses préposés. La responsabilité découlant de ce type d'évènement peut toutefois dans certains cas être de nature contractuelle : on songe notamment à l'abordage résultant d'une opération de remorquage, situation dans laquelle un contrat lie le remorqueur et l'unité remorquée³⁷. Ce type de cas est exclu du domaine d'application de la législation relative à l'abordage. En effet, en matière maritime, une loi du 3 janvier 1969 (aujourd'hui codifiée aux articles L. 5342-1 et suivants du Code des transports), encadre les opérations de remorquage. Cette loi prévoit que le remorquage hauturier se fait sous la responsabilité du remorqueur ; alors que le remorquage portuaire s'effectue sous la responsabilité du remorqué³⁸. Toutefois, l'opération de remorquage étant de manière quasi-systématique soumise à un contrat, c'est celui-ci qui prévoira les règles applicables pour la réparation des dommages. Ainsi, de manière générale, les contrats de remorquage conclus prévoient que les dommages subis par le remorqué, le remorqueur ou les tiers, sont supportés par le remorqué, « *sauf à démontrer la faute lourde ou le vice propre du remorqueur* »³⁹. Après un important débat doctrinal et jurisprudentiel sur la validité de ces clauses et sur le caractère impératif ou supplétif de la loi de 1969, les auteurs et la jurisprudence s'accordent désormais à dire que celle-ci a un caractère supplétif de volonté et que des dispositions contractuelles peuvent y déroger⁴⁰.

Dans les cas « classiques » d'abordage (ne relevant pas d'un régime de responsabilité contractuelle), le régime applicable pour la réparation des dommages devrait théoriquement être celui de la responsabilité du fait des choses, prévu par l'article 1242 du Code civil⁴¹, qui prévoit un régime de responsabilité sans faute, de plein droit, et

³⁶ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Sigouirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 20.

³⁷ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 37, n°34 à 38.

³⁸ Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, publiée au *JO* du 5 janvier 1969

³⁹ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 37, n°34

⁴⁰ Sur la controverse jurisprudentielle et doctrinale, voir, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 37, n° 35 à 38.

⁴¹ Ancien article 1384 al. 1^{er} C. civ.

dispose : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». En effet, aucune référence à la faute n'est faite dans cette disposition, et c'est au gardien de la chose de prouver que la chose impliquée n'est pas à l'origine du dommage ; une présomption de responsabilité pèse sur lui. Tous les critères exigés pour l'application de ce régime depuis l'arrêt *Jeand'heur* du 13 février 1930⁴², à savoir une chose – inerte ou en mouvement, l'intervention de cette chose, un gardien de la chose ; semblent donc réunis. Toutefois, les conventions et lois applicables en matière d'abordage maritime et fluvial consacrent, un régime de responsabilité pour faute prouvée. Ce régime pourrait se définir notamment par opposition à un régime de responsabilité de plein droit ⁴³, en application duquel les victimes peuvent être indemnisées sans même que l'existence d'une faute causale n'ait été prouvée. Dans le régime consacré en matière d'abordage maritime, le demandeur doit absolument prouver l'existence d'une faute causale afin d'obtenir réparation des dommages qu'il a subi. C'est en ce sens que l'on peut parler d'une responsabilité « subjective ». À cet égard, la Convention de 1910 prévoit expressément dans son article 6 qu'il n'existe aucune présomption de faute et dispose : « *Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage* ». La loi de 1967, quant à elle, dispose dans son article 3 que « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise* ». En pratique, il est assez courant que la faute en question soit une faute de barre, un non-respect des règles de conduite des navires énoncées dans la convention COLREG de 1972.

Ce régime de responsabilité pour faute prouvée se retrouve également en matière fluviale. En effet, « *les règles de réparation issues de la Convention de Genève du 15 mai 1960 s'écartent sensiblement de celles du droit commun de la responsabilité [...]. Elles sont à rapprocher de l'abordage maritime* »⁴⁴. Sur la question de la preuve de la faute, la Convention de 1960 relative à l'abordage fluvial prévoit en effet une disposition tout à fait similaire à celle de la Convention de 1910 et dispose dans son article 2 al. 1^{er} que « *L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute* ».

Ce régime de l'abordage pour faute prouvée s'applique-t-il à tous les dommages résultant d'un abordage ? La réponse est négative, la Convention et la loi prévoient

⁴² Cass. Ch. réunies, 13 février 1930, confirmé par Cass. 2^{ème} civ., 2 avril 1997 : une présomption de causalité peut éventuellement se justifier en cas de contact avec une chose en mouvement.

⁴³ Voir en ce sens, J.-P. BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz Actions, 2015-2016 p.648, n°361.31.

⁴⁴ P. Veaux-Fourmerie, D. Veaux, L. Sigouirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 12

expressément que ce régime ne s'applique qu'aux dommages qui concernent les navires en cause, aux dommages qui concernent les personnes à bord de ces navires (passagers et équipage), et enfin aux dommages qui concernent les bagages et cargaisons de ces navires. Par exemple, si la houache⁴⁵ d'un navire passe par-dessus une digue et cause la chute d'un piéton décède des suites de celle-ci, il ne s'agit pas du régime de l'abordage mais de la responsabilité du fait des choses.

Si les législations en droit maritime et en droit fluvial relativement à la question de l'abordage semblent se recouper sur un certain nombre de points, il n'en demeure pas moins que celles-ci divergent à divers égards.

§ 2 : Divergences des régimes d'abordage en matière maritime et fluviale

Les régimes d'abordages en matière maritime et fluviale, bien qu'étant très similaires, comportent des points de désaccord notables. Notamment, les régimes ne s'accordent pas sur la question du champ d'application matériel des textes (A), ainsi que sur celle du champ d'application territorial et de l'obligation de porter assistance (B).

A. Point de divergence principal : le champ d'application matériel et la qualification de l'unité de navigation

Si les législations relatives à l'abordage fluvial et maritime, comme nous l'avons exposé précédemment, semblent se recouper sur un ensemble de points, notamment sur le régime de responsabilité consacré, il apparaît toutefois évident que leur champ d'application diffère. Quel serait dans le cas contraire l'intérêt de disposer de deux systèmes différents ?

La question de l'applicabilité des différentes lois relatives à l'abordage à une situation donnée est l'objet d'un débat récurrent au sein de la Cour de cassation. En effet, la loi de 1967 relative à l'abordage maritime (codifiée aux articles L. 5131-1 et suivants du Code des transports) dispose dans son article 1^{er} que ladite loi est applicable aux abordages « *survenus entre navires, y compris les navires de guerre, ou entre de tels navires et bateaux* ». La loi précise également que sont assimilés à des navires ou à des bateaux « *tout engin flottant non-amarré à poste fixe* ». Cette disposition correspond à celle que l'on trouve à l'article 1^{er} la Convention de 1910, qui dispose que ses dispositions sont

⁴⁵ La houache d'un navire, selon le dictionnaire Larousse, est la trace ou sillage d'un navire en marche, sur la mer.

applicables « *En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure* ».

En matière d'abordage fluvial, l'article 1^{er} de la loi de 1934, transposé aux articles L. 4132-1 et suivants du Code des transports, dispose que celle-ci est applicable en cas d'abordage entre deux bateaux de navigation intérieure, quel que soit le lieu de la collision : « *sur les fleuves, les canaux, dans les eaux de mer intérieures ou territoriales ou en haute mer* ». L'article 9 de la loi de 1934 propose par ailleurs une définition du terme « bateaux » : cela englobe « *les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue* ». La Convention de Genève de 1960, pour sa part, indique dans son article 1.4 que le terme de « bateau » renvoie également aux embarcations de petite taille et que sont assimilés aux bateaux « *les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue* », et reprend donc *in extenso* les dispositions de la loi relative à l'abordage en navigation intérieure de 1934.

À la lecture des textes, on constate que la loi de 1967, contrairement à celle de 1934, ne fait aucunement mention des eaux dans lesquelles l'abordage doit se produire pour que la loi puisse trouver application. Les seules conditions impératives posées par la loi sont donc celles de la présence d'au moins un navire ; et d'un engin flottant non-amarré à poste fixe. La loi de 1934, bien que précisant les lieux dans lesquels un abordage sera considéré comme un abordage fluvial et se verra appliquer la législation prévue, fait également de la qualification de bateau de navigation intérieure, en plus bien entendu du critère du pavillon français du bateau, le critère essentiel nécessaire à l'application de la loi.

B. Autres divergences

Si la Convention de 1960 relative à l'abordage en navigation intérieure semble s'être inspirée à de nombreux égards de la Convention de 1910 sur l'abordage en mer, celle-ci ne lui a tout de même pas emprunté l'intégralité de ses règles. Deux points seront abordés, tout d'abord la question de différence dans la limite territoriale de l'applicabilité des textes (a) ; et enfin la question de l'obligation de porter assistance (b).

a) La question du champ d'application territorial

La Convention de Genève de 1960 fixe des limites territoriales à son champ d'application : elle ne s'applique qu'aux abordages survenus dans les fleuves d'un État partie à la Convention. Ceci est précisé dès son article 1^{er} qui dispose : « *La présente Convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord* ». La Convention, par ailleurs, ne s'applique pas dans les eaux où la navigation est réservée aux nationaux ou dans les lacs se trouvant à l'intérieur d'un seul état et sans communication avec d'autres voies navigables. Au contraire, il est prévu dans la Convention de Bruxelles de 1910 que celle-ci trouve à s'appliquer quand le navire abordeur et le navire abordé battent pavillon d'un État ayant ratifié la Convention, sans distinction des eaux dans lesquelles se produit l'évènement.

Le second point de divergence notable entre la législation fluviale et maritime réside dans la question de l'obligation, ou dans son absence, de porter assistance aux navires impliqués dans un abordage.

b) La question de l'obligation de porter secours aux navires impliqués

Les cas d'abordage peuvent donner lieu à des situations délicates, qui peuvent aller jusqu'à mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord des unités de navigation, aussi bien les passagers que les membres d'équipage. Bien que le devoir de porter assistance en mer, notamment lorsque des vies sont en jeu, soit clairement ancré dans l'esprit de chaque marin, la Convention de 1910 sur l'abordage en mer a prévu une disposition obligeant le capitaine d'un navire impliqué dans un abordage à porter secours à l'autre navire si celui-ci se trouve en danger. En effet, elle dispose dans son article 8 : « *Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers* ». Toutefois, il est également précisé que le non-respect de cette disposition par le capitaine du navire n'engage pas la responsabilité de l'armateur du navire concerné⁴⁶. Toutefois, la Convention de 1960 relative à l'abordage en navigation intérieure ne comporte aucune disposition similaire.

⁴⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, article 8 al. 3.

Section 2 : Abordage maritime et abordage fluvial : un régime commun ?

Comme évoqué, abordage maritime et abordage fluvial semblent correspondre à des situations très similaires ; et les problèmes découlant de leur survenance se règlent dans des termes tout à fait analogues. Le problème principal en matière d'abordage réside dans le choix de la législation applicable, qui lui-même consiste en la détermination de l'engin impliqué dans l'évènement (§1) ; toutefois, un régime très dérogatoire du droit commun continue de trouver application sur le Rhin.

§ 1 : L'enjeu lié à la caractérisation du navire

Comme nous l'avons évoqué précédemment, bien qu'il existe deux législations distinctes pour abordage maritime et abordage fluvial, les auteurs s'accordent sur le fait que « *problèmes nés de l'abordage se présentent à peu près dans les mêmes termes en matière de navigation intérieure et au regard de la navigation maritime, et les solutions sont inspirées des mêmes principes dans les deux cas* »⁴⁷. Les règles de responsabilité étant présentées dans des termes relativement similaires dans les deux législations, on pourrait penser que tout n'est qu'une question de détermination de la règle applicable. L'enjeu est donc lié à la caractérisation de l'engin impliqué dans l'évènement. Si l'on se réfère strictement aux textes, un abordage entre deux bateaux de navigation intérieure en mer relèvera des règles de l'abordage maritime ; alors qu'un abordage entre deux navires sur un fleuve relèvera des règles de l'abordage maritime. Le choix de la législation applicable peut devenir plus délicat dans le cas d'un abordage entre un navire et un bateau de navigation intérieure dans l'estuaire d'un fleuve ou bien en amont⁴⁸. Toutefois, la question est réglée par l'article 1^{er} de la loi du 7 juillet 1967, codifiée à l'article L. 5131-2 du Code des transports, qui dispose « *En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit* ».

⁴⁷ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 2

⁴⁸ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 8

La définition juridique du navire, si elle a été l'objet de plusieurs débats jurisprudentiels, semble aujourd'hui acquise. En effet, il est communément admis par les auteurs, qu'un navire, d'un point de vue juridique, est un engin flottant, apte à affronter les périls de la mer⁴⁹ et doté d'un système de propulsion autonome. La question de la qualification de bateau de navigation intérieure semble quant à elle plus délicate et a fait l'objet de plusieurs décisions de la Cour de cassation, non sans une certaine controverse. Notamment, s'est posée à plusieurs reprises la question de savoir si une planche à voile devait être qualifiée de navire lorsque celle-ci évoluait sur la mer⁵⁰ : après un véritable débat, la Cour de cassation a admis dans un arrêt récent du 2 février 2016⁵¹ que « *la planche à voile, qui est un moyen de transport sur l'eau, est un engin flottant de plaisance assimilable à un navire, dont la pratique est soumise aux règles de la navigation maritime, notamment celles destinées à prévenir les abordages en mer* ».

A contrario, pourrait-on alors supposer qu'une planche à voile évoluant sur un fleuve est un bateau ?⁵² Dès lors, le cas d'une collision entre deux planches à voile sur une voie de navigation intérieure se verrait appliquer la Convention de 1960 relative aux abordages en navigation intérieure ; alors que la même collision dans les eaux maritimes se verrait appliquer le régime prévu en matière maritime.

La Convention de 1960 sur l'abordage en matière fluviale indique dans son article 4 que « *le terme « bateau » désigne également les petites embarcations ; et que sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue* ». Cette disposition ne nous paraît guère d'une grande aide dans la recherche d'une définition du bateau de navigation intérieure dans la mesure où elle ne propose aucune définition juridique de celui-ci. Néanmoins, il est également possible de définir le bateau par analogie avec la définition du navire, dont la qualification dépend de son affectation à

⁴⁹ Voir également, Cass., com., 6 décembre 1975, « Canot Poupin Sport » : Un groupe de pêcheurs avait organisé une partie de pêche au large de l'île du Frioul, dans la baie de Marseille. L'embarcation a chaviré et deux personnes sont décédées. Les veuves ont engagé la responsabilité du propriétaire de l'embarcation afin d'être indemnisées du préjudice subi suite au décès de leurs époux ; le propriétaire leur opposa la limitation de responsabilité propre aux propriétaires et armateurs de navires qui correspondait à 60 000 €. Toute la question de cette affaire était de savoir si on avait à faire à un navire ou non. La Cour d'appel a refusé de qualifier l'engin de navire en raison de l'inaptitude de l'engin à affronter les périls de la mer. La Cour de cassation a approuvé cette décision. L'expression « *apte à affronter les périls de la mer* » ne signifie pas que l'engin doit être apte à faire face à toutes les situations que l'on peut rencontrer en mer ; cela signifie que l'engin doit pouvoir naviguer en mer dans des conditions normales.

⁵⁰ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Sigouirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°14.

⁵¹ Cass. crim., 2 février 2016, n°15-80.927 : JurisData n°2016-001486, note P. Dellebecque, HS n°20, p. 51 et 52.

⁵² Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Sigouirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°14.

une activité maritime⁵³. Le bateau serait donc l'engin affecté de manière habituelle à une navigation fluviale. C'est d'ailleurs la définition proposée par Code des transports, qui dans son article L. 4000-3 al.1^{er}, définit le bateau comme « *toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer* »⁵⁴. Il faut en effet préciser que les bateaux de navigations intérieures ne présentent pas les mêmes caractéristiques physiques que les navires, car les conditions de navigation ne sont pas les mêmes. De manière générale, les bateaux disposent d'un fond plat, qui permet de naviguer dans des eaux peu profondes⁵⁵. On parle de « barge » pour désigner un bateau adapté à une navigation fluviale.

Qu'en serait-il alors d'une navigation fluvio-maritime ? Par exemple, un transport entre Montréal et Rouen par le Saint-Laurent, l'Atlantique par Le Havre, et la Seine. Il sera ici considéré que l'affectation à la navigation maritime dépend de l'importance de la partie effectuée en mer. Si elle est supérieure à la partie fluviale, alors la navigation est principalement maritime et on se trouvera en présence d'un navire. Dans le cas contraire, si la navigation est principalement fluviale, il ne s'agira donc pas d'un navire. Il est donc nécessaire de faire une appréciation au cas par cas.

Bien qu'il existe des législations distinctes dans les deux matières, il est communément admis par les auteurs que les « *problèmes nés de l'abordage se présentent à peu près dans les mêmes termes en matière de navigation intérieure et au regard de la navigation maritime, et les solutions sont inspirées des mêmes principes dans les deux cas* »⁵⁶. Cela se retrouve en effet en procédant à une lecture comparative des textes applicables en matière d'abordage maritime et fluviale, excepté pour les quelques points de divergences soulevés dans notre développement. Toutefois, il convient de préciser qu'il existe un régime dérogatoire du droit commun en matière fluviale, applicable en Alsace-Moselle, dont nous étudierons les modalités.

§ 2 : Les dispositions spécifiques applicables à la navigation sur le Rhin et la Moselle

Les régimes d'abordage consacrés par les textes en matière maritime et fluviale, exception faite des points de divergences relevés dans ce développement, semblent extrêmement similaires. Toutefois, il existe un régime de responsabilité de l'armateur dérogatoire du droit commun, applicable aux unités navigant sur le Rhin et la Moselle.

⁵³ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 50.

⁵⁴ C. transp. art. L. 4000-3, al. 1^{er}.

⁵⁵ <http://www.arles-antique.cg13.fr/docs/Education/La%20navigation%20fluvioamaritime%20en%2010%20questions.pdf>

⁵⁶ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Sigouirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n° 2.

En effet, le texte applicable aux cas particuliers de navigation sur le Rhin et la Moselle correspond à la loi allemande du 15 juin 1895, intitulée « *Binnenschiffahrtsgesetz* », entrée en vigueur sur le Rhin en juin 1966⁵⁷. Cette loi renvoie pour les dommages liés à un abordage aux articles du Code de commerce allemand, applicables en la matière. L'Allemagne ayant ratifié la Convention de 1960 relative à l'unification des règles en matière d'abordage, la difficulté de l'applicabilité ne se pose que très rarement. Toutefois, il peut être intéressant de souligner que le régime a été conservé et peut trouver à s'appliquer en France, pour certains cas d'abordages survenus sur le Rhin ou la Moselle. Par ailleurs, cette loi prévoit « *un régime [...] extrêmement libéral en ce qui concerne les clauses d'exonération de responsabilité* »⁵⁸ de l'armateur, largement assimilé en droit allemand au propriétaire.

Par ailleurs, le droit applicable sur le Rhin et la Moselle était également original dans le domaine des assurances. En effet il convient de préciser que le droit allemand faisait état d'une vingtaine d'articles sur les assurances en matière de transport, contenues dans la loi d'Empire de 1908. Une loi datant de mai 1991 prévoyait le maintien de ces dispositions pour les seuls risques relatifs à la navigation fluviale en Alsace et en Moselle. Toutefois, la loi du 17 juillet 1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit a totalement abrogé ces dispositions. Désormais cependant, sont conservées les dispositions « *générales de droit local jugées plus favorables aux assurés* »⁵⁹.

Ces dispositions dérogatoires très marginales, bien qu'existantes, ne permettent pas de remettre en cause les très grandes similitudes entre les dispositions proposées en matière d'abordage fluvial et maritime, qui se recoupent sur un important nombre de points. Cela nous conduit donc à étudier le droit de l'abordage sous l'angle de règles de responsabilités prévues par les textes.

⁵⁷ Voir en ce sens, B. KERGUELEN-NEYROLLES (dir.) *Lamy Transports, Tome 2*, Lamy, 2016, n°1283.

⁵⁸ E. Poulain, *Lexique du commerce international*, Bréal Éditions, p. 20.

⁵⁹ Voir en ce sens, site de l'Institut du droit alsacien mosellan, https://www.idl-am.org/?kbe_knowledgebase=la-navigation-fluviale-et-le-droit-local&print=pdf

CHAPITRE 2 : LE TRAITEMENT DE L'ABORDAGE PAR LE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ

À titre liminaire, il convient de préciser que l'essentiel, pour ne pas dire la totalité, du contentieux lié à l'abordage réside dans la réparation des dommages nés d'un tel évènement ; c'est pourquoi nous concentrerons notre développement sur les mécanismes des régimes de responsabilité de l'abordage en matière maritime et fluviale.

Comme évoqué précédemment, le régime de responsabilité civile lié à l'abordage, en droit fluvial comme en droit maritime, est particulier en ce qu'il repose sur la notion de faute⁶⁰. Les textes en effet, consacrent un régime de responsabilité pour faute prouvée, et non pas un régime de responsabilité de plein droit⁶¹, que l'on retrouve dans le régime de responsabilité du fait des choses. La responsabilité en matière d'abordage peut être qualifiée de « subjective », en ce qu'elle implique que le demandeur rapporte la preuve de l'existence d'une faute causale afin d'obtenir réparation des dommages qu'il a subi. La Convention de 1910 relative à l'abordage maritime prévoit expressément qu'il n'existe aucune présomption de faute et dispose en effet en son article 6 : « *Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage* ». La loi de 1967, quant à elle, dispose dans son article 3 que « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise* ». La Convention de 1960 relative à l'abordage fluvial dispose quant à elle, dans son article 2 al. 1^{er} et dans des termes similaires, que « *L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute* ».

Cette absence de présomption légale de faute ne rend pas toujours la réparation des dommages aisée pour la partie en demande. C'est pourquoi au début du XX^{ème} siècle, de nombreuses demandes d'indemnisation faisant suite à un cas d'abordage étaient fondées sur l'ancien article 1384 du Code civil. Cela permettait d'une part de contourner l'obligation de prouver une faute, et d'autre part d'échapper à la prescription de deux ans en matière d'abordage (contre 5 ans en droit commun)⁶². En effet, dans le cadre du régime de responsabilité du fait des choses établi par l'article 1242 du Code civil, aucune faute ne doit être prouvée pour permettre la réparation des dommages, facilitant ainsi la tâche de la partie à l'origine de la demande de réparation. La Cour de cassation a toutefois mis définitivement un terme à cette possibilité par un

⁶⁰ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 105, n°156.

⁶¹ Voir en ce sens, J.-P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, DALLOZ ACTIONS, 2015/2016, p.648, n°361.31.

⁶² Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 107, n°159.

arrêt du 21 janvier 1952, en indiquant que l'article 1384 ne peut être invoqué qu'à titre subsidiaire « *toutes les fois qu'une disposition spéciale de la loi ne l'a pas, explicitement ou implicitement écartée* »⁶³.

Nous étudierons dans le cadre de ce développement, d'une part la faute et son imputabilité (Section 1), et d'autre part les dommages, causés de manière quasi-systématiques dans le cadre d'un abordage (Section 2).

Section 1 : La faute et son imputabilité

Parmi les cas d'abordage envisagés par les textes, on constate, comme évoqué précédemment, trois types de situations : abordage fautif, abordage douteux, et abordage fortuit. Les dommages résultant d'un abordage fautif, qu'il soit maritime ou fluvial, semblent être les plus simples à réparer dans la mesure où les textes envisageant les régimes de responsabilité exigent que la preuve de l'existence d'une faute soit ramenée. En effet, il est « *évident que l'abordage [...] implique qu'il y ait un lien de causalité suffisant entre le comportement fautif de l'un et le dommage subi par l'autre* »⁶⁴. Se pose toutefois la question de savoir quelle est concrètement la faute. En pratique, cette faute correspond la plupart du temps à une faute de barre ou au non-respect d'une règle de navigation, telles que celles édictées par la convention COLREG ou encore par les règlements nationaux de conduite sur les voies de navigation intérieures ; cette faute est donc de manière générale commise par le capitaine de l'unité impliquée ou par son équipage.

Par ailleurs, en droit maritime, une distinction est opérée entre faute nautique et faute commerciale du capitaine. La faute nautique constitue une faute de barre, telle qu'évoquée précédemment ; alors que la faute commerciale correspond à une faute commise par le capitaine dans le cadre de l'exercice de ses fonctions commerciales⁶⁵. Aucune disposition en matière fluviale ne reprend de telle distinction⁶⁶.

⁶³ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 108, n°159 ; voir également, Cass., 21 janvier 1952, *DMF* 1952, 252.

⁶⁴ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « Transports fluviaux. – Abordage et assistance », n° 16.

⁶⁵ En matière maritime, le Capitaine, dans l'exercice de ses fonctions, dispose de trois types de fonctions : des fonctions publiques (il intervient comme agent de l'État, et peut intervenir comme officier d'État civil) ; des fonctions techniques (relatives à la conduite du navire) ; et des fonctions commerciales. A cet égard, le capitaine dispose en effet d'un mandat légal (dont le régime est fixé à l'article L. 5412-3 du Code des transports) pour représenter l'armateur et pourvoir aux besoins « normaux » du navire dans les ports autre que le port d'attache du navire. En dehors des besoins normaux relatif à l'exploitation du navire, le Capitaine doit disposer d'un mandat exprès de l'armateur.

⁶⁶ A l'exception de la Convention de Manheim du 17 octobre 1868 relative à la navigation sur le Rhin ; voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « Transports fluviaux. – Abordage et assistance », n° 28.

Nous évoquerons dans un premier temps à l'abordage fautif, dont l'imputabilité est certaine (§1) ; et dans un second temps à l'abordage fortuit ou douteux, dont l'imputabilité est incertaine (§2).

§ 1 : L'abordage dont l'imputabilité est certaine : l'abordage fautif

Dans le cas d'un abordage fautif, la situation la plus courante implique généralement un seul fautif, mais il est également possible de rencontrer une situation où plusieurs personnes ont concouru, par leur faute, à la réalisation du dommage. Ce cas particulier entraîne un concours de responsabilité, dont nous étudierons les modalités dans le cadre de ce développement.

A. L'abordage imputable à un seul responsable

Le cas de l'abordage fautif imputable à un seul responsable est l'hypothèse la plus classique et la plus courante dans la matière. Il s'agit simplement du cas dans lequel une unité, par sa faute, a causé des dommages à une seconde, et subit elle-même des dommages. Dans le cas où l'intégralité des dommages nés de l'abordage sont le résultat d'une faute dont l'auteur est individualisé et identifié, et que ladite faute est prouvée, c'est l'auteur de la faute qui devra réparer ces dommages, conformément aux dispositions applicables en la matière, évoquées précédemment dans le cadre de cette étude.

Si l'existence d'une faute ne fait pas de doute et que son auteur est identifié, la question principale qui se pose est donc la suivante : qui est le responsable ? La question de l'imputabilité de la faute à un responsable a fait l'objet d'un réel débat doctrinal en matière maritime⁶⁷. En effet, certains auteurs étaient partisans de la conception de « faute du navire », distincte de la faute personnelle du capitaine ou du membre d'équipage. La loi de 1967, *a fortiori*, fait référence à cette « faute du navire » dans son article 3 qui dispose « *Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des incombent à celui qui l'a commise* ». Toutefois, l'expression « faute du navire » paraît abstraite dans la mesure où le navire en lui-même, bien meuble, ne pourra aucunement supporter la réparation du dommage. La thèse de la « faute du navire », soutenue par certains juristes français dont René Garron⁶⁸, consiste à penser que, dans le cas où l'abordage a une origine connue mais non-fautive (c'est-à-dire qu'aucune faute de l'homme n'en est à l'origine), alors, il faut considérer une « faute du navire », qui devra bien-sûr être prouvée, mais qui permet de faire supporter la réparation des dommages

⁶⁷ Voir en ce sens, P. Dellebecque, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, éd. n°1, 2014, p. 682, n°926.

⁶⁸ R. Garon, « La faute du navire dans le droit de l'abordage », *DMF*, 1964, 679.

subis au navire, et donc par extension à son armateur. Cette vision des choses est toutefois controversée. En effet, le Doyen Rodière était favorable à une toute autre conception de la faute en matière d'abordage et soutenait que le régime juridique de l'abordage reposait sur la notion de faute objective, commise par les « *hommes responsables du navire* »⁶⁹. Le capitaine et l'équipage du navire, lesdits « responsables du navires » sont des préposés de l'armateur ; c'est pourquoi le régime de responsabilité du commettant du fait de ses préposés devrait trouver application. C'est en effet la position soutenue par la doctrine, qui énonce que « *l'armateur est responsable du fait d'autrui en tant que commettant* »⁷⁰. *A fortiori*, la loi de 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes a mis un entériné ce débat jurisprudentiel et indique dans son article 3 que l'armateur « *répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun* ». Conformément à ces dispositions, c'est donc le régime de responsabilité du commettant du fait de son préposé prévu à l'article 1242 al. 1^{er} du Code civil⁷¹ qui s'applique. Il s'agit d'un régime de responsabilité du fait d'autrui, qui trouve application lorsqu'il existe un lien de subordination entre deux individus. Il n'est pas nécessaire de prouver que le commettant a commis une faute : la simple faute du préposé suffit à engager celle de son commettant. Le commettant peut toutefois s'exonérer de sa responsabilité en cas d'abus de fonction de son préposé, ou bien encore de faute pénale de celui-ci.

En matière fluviale, le régime de responsabilité prévu par les dispositions spécifiquement applicables à l'abordage correspond au régime envisagé en droit maritime : la Convention de Genève de 1960 dispose en effet dans son article 3 que « *Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci* ». La solution est donc identique⁷², et le « *bateau fautif, qui peut d'ailleurs être aussi bien l'abordeur qui l'abordé, devra indemniser le bateau innocent et supporter ses propres dommages* »⁷³. En matière fluviale, l'auteur de la faute peut être le conducteur de l'embarcation, salarié d'une entreprise ; toutefois, il se peut également que la faute ait pour auteur le propriétaire du bateau, également conducteur. Il est en effet commun que le conducteur soit également le propriétaire de l'unité. Dans ce cas-là, la victime pourra donc se retourner directement contre lui pour obtenir réparation des dommages subis. Dans l'hypothèse où l'auteur de la faute est le salarié d'une entreprise de transport par

⁶⁹ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 112

⁷⁰ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, *JurisClasser Transport*, Tome 4, Fasc. 1233, « Responsabilité de l'abordage », n°10.

⁷¹ Ancien article 1384 al. 1^{er} du Code civil.

⁷² On remarque d'ailleurs que l'expression « faute du bateau » rappelle sensiblement l'expression « faute du navire » consacrée par les textes applicables en droit maritime. Le débat doctrinal relatif à la faute du navire peut donc se transposer à la matière fluviale.

⁷³ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasser Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « Transports fluviaux. – Abordage et assistance », n° 46.

voie navigable intérieure, alors, c'est le régime de responsabilité du commettant du fait de son préposé qui devra s'appliquer, et c'est le commettant qui sera tenu à la réparation. Toutefois, si la responsabilité du commettant aurait dû être écartée mais a été retenue en raison de sa plus grande solvabilité, le commettant dispose en théorie d'un recours contre le préposé, qui n'est en pratique quasiment exercé que dans les cas de faute intentionnelle du préposé⁷⁴. Tout comme en matière maritime, la faute peut avoir pour origine une faute personnelle, c'est le cas par exemple de la conduite en état d'ivresse⁷⁵ ; ou encore de fautes dans la conduite du bateau⁷⁶, qui sont les cas les plus fréquents ; mais également une origine relative à l'entretien du bateau. En effet, est considéré comme une faute à l'origine de l'abordage le défaut d'entretien qui conduit à un manque d'éclairage du bateau⁷⁷.

In fine, la difficulté principale dans la réparation des dommages dans le cas d'un abordage fautif consiste en la détermination du responsable parmi les différents acteurs impliqués. Une fois le responsable identifié et la preuve d'une faute rapportée, la réparation du dommage incombe à ce responsable déterminé. Il faut toutefois noter que les limitations de responsabilité de l'armateur prévues par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sont applicables aux dommages résultant d'un abordage. Ces limites de responsabilité seront étudiées dans la suite de notre étude.

B. L'abordage imputable à une pluralité de responsables

L'abordage fautif imputable à plusieurs responsables correspond à la situation dans laquelle plusieurs fautes commises ont conduit à l'abordage et donc à la survenance des dommages. En matière fluviale comme en matière maritime, la question de l'imputabilité lorsqu'une pluralité de fautes ont conduit à la réalisation de l'évènement se pose de la même manière que lorsque l'abordage n'est imputable qu'à un seul fautif.

En matière fluviale, les textes consacrent une solidarité des responsables à l'égard des tiers. En effet, la Convention de Genève du 15 mars 1960 dispose, dans des termes similaires à ceux de la loi de 1934, que si, dans le cadre d'un abordage, deux ou plusieurs bateaux ont concouru par leur faute à la réalisation d'un dommage, alors, ceux-ci sont

⁷⁴ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « Transports fluviaux. – Abordage et assistance », n° 16.

⁷⁵ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « Transports fluviaux. – Abordage et assistance », n° 38 ; voir également, Cass. 2^{ème} civ., 13 novembre 1970, Bull. civ. II, n°302.

⁷⁶ Voir en ce sens, CA Paris, 5^{ème} ch., 11 juillet 1975, *DMF*, 1976, p. 29 : Le fait de ne pas marquer l'arrêt à l'approche d'un nuage de fumée réduisant la visibilité constitue une faute de navigation susceptible d'engager la responsabilité de l'armateur.

⁷⁷ Voir en ce sens, CA Paris, 16 octobre 1973, *Bateaux Roge c/ Seine*.

tenus solidairement « *en ce qui concerne les dommages causés aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à leur bord* »⁷⁸. En revanche, le même article précise qu'il n'y a pas de responsabilité solidaire pour les dommages causés aux autres bateaux – c'est-à-dire ceux ayant commis une faute, et aux choses se trouvant à leur bord.

Par ailleurs, la Convention de Genève de 1960 relative à l'abordage en navigation intérieure, à l'instar de la loi française de 1934 ; évoque les modalités de réparation des dommages survenus lors d'un abordage en cours de pilotage et de remorquage. En effet, concernant le pilotage, on pourrait imaginer un partage de responsabilité entre le capitaine de l'unité et le pilote, dans la mesure où ils agissent de concours. Toutefois, l'article 5 de la Convention dispose que « *La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire* ». À la lecture du texte, la responsabilité du pilote est donc écartée, quand bien même son intervention était obligatoire. Cela peut s'expliquer par le fait que « *le pilote conseille le capitaine, mais celui-ci garde la responsabilité de la manœuvre* »⁷⁹. Cependant, en cas de faute personnelle et prouvée du pilote, ce dernier pourrait également voir sa responsabilité engagée⁸⁰. La disposition de la Convention de 1960 se retrouve *in extenso* dans la loi de 1967 relative à l'abordage maritime⁸¹.

S'agissant du remorquage, l'article 2.3 de la Convention de Genève indique que : « *En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part* ». En conséquence, en cas de faute du remorqueur d'une part et du remorqué d'autre part, chacun sera responsable des dommages qu'il a causés. La convention ne prédétermine pas un responsable de l'opération de remorquage, elle ne pose pas de principe de responsabilité. La détermination se fera donc au cas par cas, notamment par la voie contractuelle, préalablement à la réalisation de l'opération. Il n'est par ailleurs pas consacré de principe de solidarité entre le remorqueur et le remorqué en cas d'abordage, que celui-ci ait lieu entre le remorqueur et le remorqué ; ou encore que celui-ci implique un tiers.

Concernant la réparation des dommages, il est prévu par la Convention que chacun des fautifs impliqués dans la réalisation de l'abordage répare les dommages qu'il a causés, proportionnellement à la gravité de sa faute⁸². En cas de responsabilité solidaire, la répartition est la même, et chaque responsable bénéficie d'un recours contre l'autre

⁷⁸ Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, art. 4.1.

⁷⁹ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : « *Transports fluviaux. – Abordage et assistance* », n° 28

⁸⁰ Voir en ce sens, Cass. 2^{ème} civ., 8 octobre 1965, Bull. civ. II, n° 725.

⁸¹ Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, art. 5

⁸² Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, art. 4.2.

s'il paie une part du dommage supérieure à la répartition effectuée relativement à la gravité de la faute (c'est-à-dire en application des règles de la Convention).

En matière maritime, la loi de 1967 aujourd'hui codifiée dans le Code des transports, prévoit un régime tout à fait semblable à celui envisagé en matière fluviale. En effet, lorsqu'il y a un abordage engageant la faute de l'un et l'autre des navires ; on devrait en principe également avoir une réparation *in solidum*. Ce régime est écarté en matière d'abordage pour les dommages matériels, il est en revanche conservé pour les dommages corporels : l'article 4 de la loi de 1967 le prévoit expressément et dispose dans son deuxième alinéa : « *Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter* ». Ainsi, le passager d'un navire victime du fait d'un tel abordage pourra se retourner contre l'un ou l'autre des armateurs des navires pour obtenir la réparation du dommage qu'il a subi ; charge à ces armateurs d'exercer un recours par la suite si cela s'avère nécessaire.

§ 2 : L'abordage dont l'imputabilité est incertaine : l'abordage non-fautif ou douteux

Selon les circonstances dans lesquelles l'évènement se produit, la détermination de l'auteur de la faute peut s'avérer délicate voire impossible. Il existe également des cas dans lesquels il n'y a pas de fautif. Ce sont les situations d'abordage fortuit et d'abordage douteux, que nous allons étudier dans le cadre de ce développement.

A. L'abordage non-fautif : imputabilité exclue

L'abordage fortuit est celui qui résulte d'un cas de force majeure. La qualification d'abordage fortuit suppose toutefois que le cas de force majeure soit prouvé, et que l'évènement envisagé qui remplisse les critères d'irrésistibilité, d'imprévisibilité et d'extériorité tel qu'exigés par la jurisprudence⁸³. En effet, la jurisprudence française en la matière a conservé son exigence relative aux critères de la force majeure lorsqu'il s'agit de l'abordage, et ce malgré le fait que le droit maritime ne se soit jamais fait « *d'idée aussi stricte des évènements qui exonèrent les capitaines et leurs armateurs* »⁸⁴.

⁸³ Voir en ce sens, Cass. Plén., 14 avril 2006.

⁸⁴ P. Dellebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 2014, éd. n°1, p. 681, n°924.

Lorsqu'un abordage résulte de la survenance d'un cas de force majeure, les textes applicables, autant la Convention de 1910, la loi française de 1967 en matière maritime, que la Convention de 1960 en matière fluviale, prévoient que les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

On constate donc *in fine* que la force majeure, en matière d'abordage tout comme en droit commun, constitue une cause d'exonération de responsabilité. Dans notre cas précis, c'est l'unité de navigation, ou du moins ses responsables, qui se trouvent exonérés.

Quels sont les événements maritimes qui peuvent constituer des cas de force majeure ? Il convient en premier lieu de préciser que la navigation en mer comporte un certain nombre de risques inhérent à celle-ci ; ainsi, des événements qui pourraient potentiellement constituer des cas de force majeure dans un autre contexte sont des événements normaux dans le cadre de la navigation maritime (par exemple, la tempête, la brume). Ce n'est que lorsque « *les événements normaux ont un caractère anormal* »⁸⁵ que ceux-ci peuvent être considérés comme relevant de la force majeure. De manière générale, la brume et les courants marins ne sont pas considérés comme des cas de force majeure⁸⁶. Il a par ailleurs été jugé que l'abordage résultant d'une panne mécanique imprévue ne constitue pas un cas d'abordage fortuit⁸⁷.

B. L'abordage douteux : imputabilité discutée

L'abordage douteux correspond à la situation où la détermination du responsable du dommage et donc de l'imputabilité de la faute est délicate voire impossible. Il est généralement considéré que « *L'abordage est douteux lorsque les causes n'en sont pas établies* »⁸⁸. En effet, il arrive que malgré les différents moyens existant pour déterminer les causes de l'incident (on songe notamment au rapport de mer, au journal de bord tenu par le capitaine, des différents moyens de technologie...), ces dernières demeurent inconnues. Dans un pareil cas, la situation est très simple en ce qui concerne la réparation : chaque partie supporte les dommages subis. Cela est clairement édicté par les textes applicables, aussi bien en matière fluviale qu'en matière maritime. L'abordage constitue une situation qui peut faire intervenir différents acteurs, et il est même envisageable qu'un tiers, qui n'a subi aucun dommage, soit à l'origine d'une faute qui a concouru à la réalisation des dommages.

⁸⁵I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 140, n°216

⁸⁶ Voir en ce sens, CA Poitiers, 15 octobre 1968, *DMF* 1969,150, note G.-H. Lafage ; CA Rennes, 20 janvier 1969, *DMF* 1969, 618 ; Sent. arb., 9 septembre 1959, *DMF* 1960, 176, note J. Le Clère.

⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 5 nov. 1999, *navire Zulu Sea*, *DMF* 2002, 165, obs. P. Simon et B. Coste.

⁸⁸ P. Dellebecque, *Droit maritime*, précité.

S'agissant des dommages réparables survenus suite à un abordage, ceux-ci sont généralement nombreux et de différentes natures, tels que nous allons les exposer.

Section 2 : Le dommage réparable

Les dommages réparables faisant suite à un cas d'abordage sont nombreux et divers. De manière générale, un évènement tel qu'un abordage aboutit de manière quasi-systématique à la survenance de dommages. Le Code des transports dans son article L. 5131-4 issu de la loi de 1967 en matière maritime et la Convention de Genève dans son article 1^{er} en matière fluviale évoquent les dommages causés aux unités de navigation en cause (navire ou bateau), à leurs cargaisons, aux biens et personnes se trouvant à bord. Dans le cadre de notre développement, nous étudierons les dommages selon la dichotomie suivante : dans un premier temps, nous verrons les dommages personnels (§1), et dans un second temps, les dommages aux tiers (§2).

§ 1 : Le dommage personnel

Selon les circonstances de la survenance de l'abordage et du point de vue dans lequel on se place, le dommage personnel diffère. C'est pourquoi nous distinguerons le dommage personnel dans le cas d'un abordage pour faute commune et d'abordage fortuit (A) du dommage personnel en cas de faute exclusive (B).

A. En cas d'abordage pour faute commune et d'abordage fortuit

Dans le cas d'un abordage pour faute commune, plusieurs unités subissent un dommage personnel, qui correspond au dommage qui est subi par la coque les moteurs des navires ou bateaux en cause. Toutefois, comme nous l'avons évoqué précédemment, l'article 4 de la loi de 1967 sur l'abordage maritime et l'article 4 de la Convention de 1960 sur l'abordage fluvial, indiquent que les dommages en cas de fautes communes sont réparés par les fautifs à proportion de la gravité de chaque faute. Afin de déterminer cette proportion, on se fie généralement aux constatations de l'expert intervenu des suites de l'incident⁸⁹.

⁸⁹ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p.154, n° 239.

B. En cas d'abordage pour faute exclusive

Dans le cas d'un abordage résultant d'une faute exclusive, si l'on se place du point de vue du fautif, les dommages personnels correspondent aux dommages subis par celui-ci. De manière générale, ce dommage personnel correspond à des dommages matériels subis par l'unité fautive, c'est-à-dire les dommages subis par la coque et les machines du navire ou du bateau de navigation intérieure.

Du point de vue du fautif, les dommages subis par les autres unités impliquées dans l'évènement constituent en tout état de cause des dommages aux tiers, dont la réparation est supportée par le fautif, conformément à la législation applicable, aussi bien en matière maritime que fluviale. Toutefois, les dommages subis par les tiers constituent également de leur point de vue un dommage personnel, dont la réparation est supportée par le fautif.

§ 2 : Le dommage aux tiers

Les dommages aux tiers réparables en application de la loi de 1967 relative à l'abordage maritime codifiée dans le Code des transports et par la Convention de 1960 relative à l'abordage fluvial, peuvent se subdiviser en deux catégories principales, les dommages matériels (A) et les dommages corporels (B).

A. Dommmages matériels

On distingue parmi les dommages matériels deux principaux types de dommages, les dommages causés aux marchandises transportées (a) et les dommages causés aux unités, navires ou bateaux, impliquées dans l'évènement (b).

a) Les dommages causés à la marchandise transportée

L'activité principale résultant de la navigation, qu'elle soit maritime ou fluviale, est le transport de marchandise. En conséquence, les navires et bateaux sont quasiment toujours chargés de marchandise. Dans le cas d'un abordage, peu importe les circonstances dans lesquels celui-ci se produit, la marchandise peut subir des dommages, plus ou moins grave selon la nature de celle-ci. Il s'agira, pour l'unité transportant cette marchandise, de dommages causés aux tiers, peu importe que l'unité transportant la marchandise soit l'unité fautive dans la survenance de l'abordage. Le

chargeur⁹⁰ pourra alors se retourner contre le transporteur maritime ou fluvial et invoquer la mauvaise exécution du contrat de transport, qui a conduit à la réalisation des dommages. Cela ne pose pas de difficulté particulière si les dommages proviennent de la faute exclusive de l'unité sur laquelle sont transportées les marchandises, car la question de la responsabilité du transporteur ne sera pas discutée. Toutefois, si l'abordage est causé par la faute d'une unité tierce, le risque pour le chargeur « *est que le transporteur invoque comme cause d'exonération un abordage qu'il a lui-même subi et dont il n'est pas responsable* »⁹¹.

De manière générale, le chargeur qui place des intérêts (dans notre cas une marchandise) à bord d'un navire est assuré pour la perte de cette marchandise, on parle à cet égard d'*assurance facultés*⁹². En tout état de cause, si l'abordage provient de la faute exclusive d'un tiers (qui n'est donc pas l'unité sur laquelle les marchandises étaient transportées), un recours peut être exercé par la victime ou son assureur subrogé contre celui-ci, mais ce recours pourrait ne pas aboutir, en raison de la possibilité pour le transporteur d'invoquer la faute nautique du capitaine comme cause d'exonération⁹³.

b) Les dommages causés à une unité de navigation

Dans le cas d'un abordage, aussi bien fortuit que pour faute exclusive ou pour faute commune, les unités de navigation subissent des dommages, notamment sur la coque et les moteurs. Afin de couvrir ces dommages, l'armateur souscrit généralement une assurance de dommage qui prend la forme particulière de l'assurance « corps et machines », dont nous étudierons les modalités plus tard.

En parallèle des dommages matériels que nous avons évoqués, des dommages corporels peuvent survenir dans le cas d'un abordage.

B. Les dommages corporels

Lorsqu'un abordage se produit, celui-ci peut avoir pour conséquence des dommages corporels, notamment aux équipages et aux passagers se trouvant à bord. La réparation de ces dommages est envisagée par les textes applicables, aussi bien en matière maritime que fluviale, qui disposent dans des termes semblables que sont réparables les dommages causés aux unités de navigation en cause (navire ou bateau), à leurs cargaisons, aux biens et personnes se trouvant à bord.

⁹⁰ Le chargeur, selon la définition du Lamy Transports, est le terme employé en maritime pour désigner l'expéditeur figurant au connaissement (qu'il soit ou non propriétaire de la marchandise)

⁹¹ I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011, p. 152, n° 135.

⁹² Selon le Lamy Transport, le terme « facultés » désigne, dans le langage des assureurs, les marchandises par opposition à l'expression « corps » de navires.

⁹³ Voir en ce sens, I. Bourbonnais-Jaquard, *L'abordage maritime*, précité.

De plus, en matière de dommages corporels, les textes applicables consacrent un principe de solidarité des responsables dans la réparation. Cela signifie que la victime pourra se retourner contre l'un et l'autre des navires en cause afin d'obtenir réparation. Cette possibilité est totalement écartée en matière de dommages matériels.

Si de nombreux dommages peuvent faire l'objet d'une réparation dans le cadre des textes applicables, à savoir la loi de 1967 relative à l'abordage maritime aujourd'hui codifiée dans le Code des transports aux articles L. 5131-1 et suivants ; et la Convention de 1960 sur l'abordage en matière de navigation intérieure, les textes ne font aucune mention du dommage lié à la perte d'exploitation du navire, qui pourtant survient de manière quasi-systématique des suites d'un abordage. Toutefois, des assurances spécifiques permettent de couvrir ce type de dommages ; de même que tous les dommages évoqués dans notre développement.

DEUXIÈME PARTIE : LE TRAITEMENT ASSURANTIEL DE L'ABORDAGE MARITIME ET FLUVIAL - L'INDEMNISATION DES DOMMAGES SUBIS ET CAUSÉS

À titre introductif, il convient de préciser que le contrat d'assurance est, par nature, aléatoire. Ainsi, sa cause et son objet sont basés sur la réalisation d'un aléa. On couvre un risque, mais qu'est-ce que le risque sinon la réalisation d'un aléa ? L'aléa, selon le dictionnaire Larousse est le « tour imprévisible et le plus souvent défavorable pris par les événements et lié à une activité, une action ». Le contrat d'assurance n'est pas tant fondé sur le risque que sur la réalisation aléatoire de celui-ci. En effet, si on ne se basait que sur le risque et sur la certitude de sa réalisation, le mécanisme de l'assurance serait vidé de son sens. L'économie générale du contrat d'assurance repose sur le fait que le risque doit être indemnisé uniquement s'il survient. Si l'aléa disparaît, l'essence même du contrat d'assurance disparaît.

L'assurance est au cœur des activités maritimes et fluviales. En effet, un navire ou un bateau de rivière, au cours de son exploitation est exposé à de nombreux risques de différentes natures. Nous nous intéresserons, dans le cadre de ce développement, particulièrement aux risques liés à l'abordage, risque inhérent à la navigation, soumis aux règles exposées précédemment.

Comme indiqué, les dommages résultant d'un abordage sont variés : on distingue les dommages personnels et aux tiers, ainsi que les dommages corporels et matériels. Afin de réparer les préjudices en découlant, la législation applicable prévoit un régime de responsabilité. Toutefois, les armateurs sont tous titulaires de différents contrats d'assurances, de dommage et de responsabilité.

Dans le domaine des assurances maritimes, ces assurances de dommage et de responsabilité prennent des formes particulières : l'assurance de dommages se nomme « assurance Corps et Machines », tandis que l'assurance responsabilité, si elle peut être une assurance dite classique, se retrouve également sous la forme de l'assurance *Protection and Indemnity* (P&I), institution anglaise.

Il convient par ailleurs de préciser que le contrat d'assurance fluviale est régi par les mêmes dispositions légales que le contrat d'assurance maritime, à savoir la loi du 16 juillet 1992⁹⁴, transposée à l'article L. 172-26 du Code des assurances⁹⁵.

CHAPITRE 1 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DOMMAGE : L'ASSUREUR CORPS & MACHINES

L'assurance de dommages qui couvre les navires ou les bateaux de navigation intérieure est dénommée « assurance corps et machines » dans la matière. En effet, ce type de garantie a pour objet principal de couvrir les dommages matériels et pertes subis par la coque (le « corps ») et le moteur (les « machines ») de l'unité de navigation lors de son exploitation, c'est une assurance de chose. L'assurance corps et machines est proposée par des assureurs ordinaires, et s'adresse à tous types d'unités de navigation : bateau de rivière, navire, voiliers mono ou multicoques, yachts, navires de commerce... Au sein du marché de l'assurance transport français, les assurances corps et marchandises transportées représentent à elles seules 46% des cotisations⁹⁶.

Il convient par ailleurs de préciser que ce type d'assurance de dommage est particulier en ce qu'il peut parfois comporter un volet responsabilité, qui permet de couvrir notamment les recours de tiers, qui peuvent survenir dans le cas d'un abordage. Dans un premier temps, nous nous intéresserons à l'étendue de la couverture proposée par une police corps et machines (Section 1), avant d'examiner la particularité de cette assurance, qui peut également proposer une couverture en cas de recours de tiers (Section 2).

Section 1 : Étendue de la garantie corps et machines

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la garantie corps et machines a pour objet de couvrir le navire ou le bateau et ses accessoires contre les dommages matériels que celui-ci pourrait subir.

Sur le marché français, les assureurs maritimes mettent à la disposition des assurés et des courtiers divers modèles de polices et clauses, aussi bien en matière d'assurance corps de navire, que d'assurance faculté ou d'assurance responsabilité. Ces contrats

⁹⁴ Loi n°92-665 du 16 juillet 1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit.

⁹⁵ Voir en ce sens, P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, L. Siguoirt, JurisClasseur Transport, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance, n°1.

⁹⁶ Site de la Fédération Française d'Assurance – L'assurance Transports - Données clés 2015 <https://www.ffa-assurance.fr/content/assurance-transports-donnees-cles-par-annee>

types sont élaborés avec le concours de la Fédération Française d'Assurance (FFA), et sont communément appelés « imprimés » ou « police corps française », elles sont régulièrement réactualisées, et la dernière version de la police française d'assurance sur corps de tout navire date du 1^{er} janvier 2012. Ces imprimés constituent des conditions générales, qu'il est possible de modifier, d'adapter selon les besoins de couverture de l'assuré. On peut par exemple comparer l'esprit de ces conditions générales avec celui des conditions générales de chaque compagnie d'assurance, que l'on retrouve dans d'autres domaines. Nous nous intéresserons particulièrement à la police type corps et machines dans le cadre de notre développement, intitulée « Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires »⁹⁷. Il convient par ailleurs de préciser que la police corps française, initialement prévue pour couvrir les risques matériels des navires, peut tout à fait en pratique s'appliquer à des bateaux de navigation intérieure, ne navigant que sur des fleuves. Toutefois, il convient de préciser qu'une police d'assurance type existe en matière fluviale, il s'agit de la « Police d'assurance française sur corps de bateau de navigation intérieure » du 22 mars 1994. À l'instar de la police corps de navires de commerce que nous avons évoqué, cette police couvre les dommages matériels subis par le corps du bateau et ces organes moteurs. Cette police prévoit également la couverture des recours de tiers matériels en cas d'abordage du bateau de navigation intérieure. Il faut par ailleurs préciser que cette police est applicable aux bateaux de navigations effectuant une activité commerciale, c'est-à-dire généralement une activité de transport ; en effet, une police spécifique pour les bateaux de plaisance de navigation intérieure existe en parallèle. Nous nous intéresserons particulièrement ici aux navires et bateaux de commerce.

En tout état de cause, la garantie corps et machines de l'unité de navigation a pour objet de couvrir un risque principal : les dommages subis par la coque et les machines du navire au cours de son exploitation (§1). Certains risques, événements, types de dommages, sont toutefois exclus de la couverture (§2).

§ 1 : Conditions générales d'assurance

S'il existe des contrats types d'assurance de corps de navire en France, un système tout à fait analogue se retrouve au Royaume-Uni, notamment avec les « *Institute Hull Clauses* »⁹⁸. Toutefois, les polices diffèrent, principalement car le système assurantiel français est fondé sur une approche distincte de celle du système britannique. Dans ce

⁹⁷ La « Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires » sera désignée par l'expression « police corps française » au cours de ce développement.

⁹⁸ Les « *Institute Hull Clauses* » seront désignées par l'expression « police corps anglaise » au cours de ce développement

dernier, il revient à l'assuré de prouver que le sinistre qu'il a subi est couvert par sa police d'assurance. Au contraire, dans le système français, il revient à l'assureur de démontrer que le sinistre n'est pas couvert. Par ailleurs, la police corps anglaise est fondée sur le système des risques énumérés⁹⁹, cela signifie que seuls les risques précisément listés dans la police seront couverts. Au contraire, dans une police « Tous Risques », comme son nom l'indique, tous les risques seront couverts, et seuls les risques expressément listés comme exclus le seront. La principale police d'assurance de corps type française est une police « Tous risques » (A). Il est toutefois possible de couvrir des risques énumérés, selon la clause additionnelle française « franc d'avarie particulière sauf » (B). Les parties sont bien entendu libres de soumettre le contrat d'assurance à l'une ou à l'autre de ces polices types.

A. La garantie « Tous Risques » : la police d'assurance française sur corps de tous navires

Le développement qui va suivre s'appuiera principalement sur la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires du 1^{er} janvier 1998, modifiée le 1^{er} janvier 2002, jointe en annexe.

Dès son article premier, la police précitée fait mention de la « valeur agréée » du navire, qui peut correspondre à la limite de l'engagement de l'assureur. Cela signifie qu'aucun règlement de sinistre couvert par cette police ne pourra donner lieu à une indemnisation supérieure à ce montant déterminé. Cette valeur agréée est déterminée d'un commun accord entre l'assuré et l'assureur et conformément à la valeur réelle et à l'état du navire au moment de la souscription du contrat ; selon l'article 7 de la police type, la valeur agréée « *comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements* ». L'article 2 de la police corps française prévoit que la limite de l'engagement des assureurs par événement est égale à deux fois cette valeur agréée.

La police stipule que sont couverts les « *dommages, pertes, recours de tiers et dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré* »¹⁰⁰. La notion de « fortune de mer » ou « événement de mer » désigne un événement relatif à la navigation maritime, à savoir principalement, le naufrage, l'échouement, l'avarie commune ou encore l'abordage qui nous intéresse particulièrement. En effet, comme nous l'avons évoqué précédemment, des dommages matériels sur l'unité de navigation interviennent de

⁹⁹ Voir en ce sens, M. Constantini, *Complémentarité entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture du P&I de l'armateur*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2005, p. 10.

¹⁰⁰ Police d'assurance française sur corps de tous navires, imprimés du 1^{er} janvier 1998, modifiés le 1^{er} janvier 2002, art. 1^{er} al. 1^{er}.

manière quasi-systématique lors d'un abordage. Toutefois, la notion de « fortune de mer » n'a pas de caractère exhaustif¹⁰¹. L'abordage, qui peut entrer dans cette catégorie, fait l'objet d'une clause particulière en ce qui concerne les recours de tiers. En effet, si les dommages causés à l'unité assurée dans le cadre d'un abordage seront pris en charge par l'assurance, qu'en est-il des dommages causés aux autres unités impliquées dans l'évènement ? À ce propos, le second alinéa de l'article 1^{er} de la police prévoit que sont couverts, « *dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant* ». Les conditions générales françaises prévoient donc que l'intégralité des dommages provenant d'un recours de tiers pour abordage sera prise en charge par l'assurance corps et machines. Au contraire, la police corps anglaise prévoit que seuls les trois quarts des dommages résultant d'un recours de tiers suite à un abordage ne seront pris en charge par l'assurance corps¹⁰². En tout état de cause, la police corps anglaise diverge de son homologue français en ce qu'il s'agit d'une garantie risque énumérée, qui existe également de manière plus marginale en France.

B. La garantie risques énumérés : la clause additionnelle « franc d'avarie particulière sauf... »

Comme nous l'avons évoqué, la garantie risques énumérés est la garantie courante dans le système britannique. En effet, la police corps anglaise dresse une liste de risques couverts. On y retrouve par exemple les « *perils of the sea, rivers, lakes or other navigable water* », notion qui renvoie aux périls de la mer traditionnellement consacrés en matière d'assurance maritime, couverts par la police corps française ; ou encore le « *contact with land conveyance, dock, harbour equipment or installation* », qui renvoient aux dommages causés au navire par des installations portuaires, notamment¹⁰³.

La garantie risque énumérée correspond au principe dans le domaine des assurances anglaises, ce qui n'est pas le cas en France. Toutefois, une garantie doit s'adapter aux besoins spécifiques de l'assuré. C'est pourquoi il est possible d'opter pour une garantie énumérée, qui en France prend la forme d'une clause additionnelle appelée « assurance franc d'avarie particulière sauf ». Cette clause, dans sa version de 2002, énonce que « *Par dérogation à l'article 1^{er}-1^o) des Conditions Générales, la présente assurance est conclue franc d'avaries particulières sauf lorsqu'elles résultent de l'abordage, du heurt, de l'échouement, de l'incendie ou de l'explosion du navire assuré* ». Ainsi donc, seuls les risques expressément listés dans

¹⁰¹ Voir en ce sens, M. Constantini, *Complémentarité entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture P&I de l'armateur*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2005, p.12.

¹⁰² Institute Hull Clauses (01/11/2003), Part 1, 6.2.2

¹⁰³ Pour une étude globale des risques couverts dans les « Institute Hull Clauses », voir M. Constantini, *Complémentarités entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture du P&I Club de l'armateur*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2005, p. 12.

la clause sont couverts au titre du contrat d'assurance.

Comme évoqué, un contrat d'assurance doit absolument s'adapter aux besoins de l'assuré, c'est pourquoi l'existence de polices types telles que nous les avons décrites ci-avant n'empêche pas d'insérer dans le contrat des clauses particulières, permettant une couverture conforme aux risques envisagés.

§ 2 : Conditions particulières

Les conditions générales d'assurance corps et machines constituent une base de couverture. En effet, l'armateur, ou bien encore le particulier qui souhaite assurer son navire ou son bateau contre les risques matériels qu'il pourrait subir au cours de son exploitation, est en mesure de choisir les conditions générales qui lui conviennent le mieux. Toutefois, comme leur intitulé l'indique, les clauses contenues dans ces polices sont d'ordre général, et ne peuvent donc pas s'adapter à chaque besoin particulier. En effet, un bateau de rivière qui exerce une activité commerciale et ne navigue que dans les eaux intérieures n'a pas les mêmes besoins de couverture qu'un navire de commerce naviguant en mer. C'est pourquoi il est tout à fait possible, dans le cadre de la mise en place du contrat d'assurance, de convenir de certaines clauses additionnelles particulières. Notamment, il est fréquent, moyennant une surprime, de « racheter des exclusions », c'est-à-dire de couvrir un risque exclu par la police générale (A). Toutefois, toutes les exclusions ne peuvent pas faire l'objet d'un rachat (B). La question qui se pose alors est de savoir quelle est la portée des exclusions ? Celles-ci sont-elles relatives ou absolues ?

A. Exclusions types

La lecture de l'intitulé de la police corps française « Tous Risques » pourrait laisser penser qu'absolument tous les risques matériels que peuvent subir la coque et le moteur d'une unité de navigation sont couverts. Cette appellation est en réalité erronée. En effet, tous les risques ne sont pas couverts et la police propose une liste de risques exclus. En conséquence, il serait plus exact de parler de garantie « Tous Risques sauf ». Il n'en demeure pas moins que la police corps « Tous Risques » propose la garantie la plus étendue en la matière ; ce d'autant qu'il est possible pour l'assuré, comme nous le verrons plus tard, de procéder à un « rachat d'exclusion ». Parmi les principales exclusions listées à l'article 3 de la police corps « Tous Risques » française, on retrouve les dommages, pertes et recours de tiers résultant, entre autres, des risques de guerre (qui font l'objet de conditions générales distinctes), d'actes de piraterie, de la faute intentionnelle de l'assuré, du vice propre et de la vétusté, du retirement de l'épave du

navire assuré. Au sein des risques listés dans la police, certains constituent des exclusions qui ne sont jamais susceptibles d'être couverts par des clauses particulières.

Tout d'abord, le risque de guerre, qui fait généralement l'objet d'une police distincte. Il existe en effet une police type spécifique pour les risques de guerre, appelée « Convention spéciale pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés », datant du 11 décembre 1990. Celle-ci, à l'instar de la police corps et machines, est également adaptable en fonction du risque que l'assuré souhaite couvrir.

Par ailleurs, le dommage ou la perte résultant de la faute intentionnelle de l'assuré, constitue un risque qu'il est impossible d'assurer par le biais d'une condition particulière. En effet, la réalisation volontaire d'un risque est « *incompatible avec la notion même de risque assurable* »¹⁰⁴. En effet, avec le caractère volontaire de la réalisation du risque, le caractère aléatoire disparaît totalement. Toutefois, la police ainsi que l'article L. 173-5 du Code des assurances prévoient que les dommages résultant de la faute intentionnelle du capitaine de l'unité ne sont pas couverts par la police. Cette disposition n'étant pas d'ordre public, il est possible de couvrir de tels dommages par le biais d'une clause particulière. Ce type de couverture ayant des conséquences importantes pour l'assureur, cela engendrera en tout état de cause une surprime pour l'assuré.

Le vice propre figure également parmi les exclusions de l'article 3 de la police d'assurance française sur corps de tout navire. De plus, l'article L. 173-4 du Code des assurances dispose que « *l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché* ». La couverture du vice propre paraît en effet impossible, dans la mesure où la notion d'aléa, indispensable à l'existence du contrat d'assurance, est incompatible avec le vice propre. S'agissant du vice caché, il est toutefois précisé à l'article 3, 2^o) al. 2 de la police corps française que le remplacement des pièces affectées par celui-ci n'est pas couvert au titre de la garantie. Toutefois, il est courant de prévoir aux conditions particulières du contrat d'assurance que les dommages liés au vice caché seront couverts.

Par ailleurs, un contrat d'assurance dommage peut expressément prévoir des clauses additionnelles, qui ne sont pas listées aux exclusions mais qui ne figurent pas non plus dans le contrat type, notamment lorsque celui-ci est conclu FAP sauf. À titre d'exemple, on peut citer notamment la mise en place d'une clause couvrant, le bris de machine, le bris de glace, de vol ou le vandalisme...

¹⁰⁴ M. Constantini, *Complémentarités entre les conditions de police d'assurance corps et la garantie P&I de l'armateur*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2005.

Il convient enfin de préciser que le contrat d'assurance peut prévoir la mise en place de franchises, c'est-à-dire d'un montant qui restera à la charge de l'assuré en cas de dommage et d'indemnisation de celui-ci par l'assureur.

À côté des exclusions d'ordre classique, la police d'assurance française sur corps de tous navire exclut également les dommages résultant de certains recours de tiers.

B. Exclusion de certains recours de tiers au contrat d'assurance

Dès lors que la responsabilité du navire est engagée dans un évènement, un recours est susceptible d'être exercé par un tiers au contrat d'assurance, qui a subi des dommages. Comme nous l'avons étudié, la couverture des recours de tiers en cas d'abordage avec le navire assuré est prévue par la police corps française. Cela signifie que, dans un cas d'abordage, la réparation des dommages causés à l'unité abordée pourra être prise en charge par l'assureur corps et machine de l'abordeur. Il faut cependant garder à l'esprit que l'indemnisation ne pourra se faire que dans la limite de la valeur agréée, ce qui signifie que les dommages excédant cette valeur demeureront à la charge de l'assuré ; ou bien devront être couverts par une police distincte.

Toutefois, les autres recours de tiers sont en théorie exclus de la police. L'alinéa 3 de l'article 3 de la police corps française prévoit en effet que sont exclus de la couverture d'assurance « *les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :*

- *relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;*
- *relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle ;*
- *à l'environnement ou consécutifs à la pollution ou à la contamination résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes et subi par tout bien ou installation, autre que les navires et bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré ».*

Cette clause exclut donc les recours des tiers au contrat d'assurance, suite à des dommages qu'ils ont subis. Ceci peut paraître cohérent dans la mesure où l'assurance corps est une assurance de dommage, de chose, et n'a pas initialement vocation à couvrir la responsabilité de l'armateur.

Cependant, les dommages subis par la marchandise ou les atteintes causées à l'environnement constituent des dommages pouvant résulter d'un abordage. Qu'en est-il alors de la clause de l'article 1 de la police type ? Les dommages subis par les marchandises transportées au cours d'un abordage entrent-ils dans le champ d'application de cette clause ? La réponse n'est pas tout à fait tranchée, mais la pratique voudrait que les dommages causés aux marchandises et à l'environnement, quand bien

même l'auraient-ils été suite à un abordage, demeurent exclus. C'est à cet effet qu'une assurance de responsabilité est indispensable à l'armateur.

En matière maritime, les risques engageant la responsabilité de l'armateur font généralement l'objet d'une police distincte, généralement fournie par le P&I Club, qui en raison de leurs caractéristiques que nous étudierons ci-après, peuvent se permettre d'offrir une couverture avec des limites de garantie très élevées et des garanties plus larges. Toutefois, en matière de navigation de plaisance, ou encore en matière fluviale, les unités concernées sont généralement plus petites et leur exploitation comporte des risques moins importants. Pour cette raison, il est possible de prévoir que la garantie corps et machines comporte un volet responsabilité envers les tiers, distincte de la responsabilité en cas de recours de tiers pour abordage déjà prévue au contrat type. L'exclusion de l'article 3 de la police corps française est donc à nuancer. En effet, en raison des valeurs agréées de ces unités, qui rappelons-le constitue la limite de l'engagement des assureurs, l'assureur est en mesure de proposer une garantie globale.

Section 2 : Recours des tiers au contrat d'assurance

Un abordage est un événement qui, par nature, implique plusieurs acteurs. Pour cette raison, la survenance de recours de tiers au contrat d'assurance est très probable. Toutefois, la responsabilité de l'armateur est limitée à différents égards (§1). Par ailleurs, comme nous l'avons exposé précédemment, les dépenses survenant à l'occasion de l'exercice de ces recours peuvent être couvertes par l'assurance de dommage de l'auteur de l'abordage, dans le cadre du volet responsabilité de celle-ci (§2).

§ 1 : Limitation de responsabilité et recours de tiers

Les dommages résultant d'un abordage représentent généralement de très importantes sommes d'argent. Toutefois, la partie en faute, et donc son assureur subrogé, peuvent se prévaloir des limites de responsabilité envisagées par les conventions en vigueur.

Dans son principe, l'idée que l'armateur bénéficie d'une limitation de responsabilité est très ancienne. Longtemps, cette limitation était constituée en nature et même *in rem* puisqu'elle portait sur le navire lui-même, conçu comme une sorte de patrimoine d'affectation dont devaient se contenter les victimes. En cas de sinistre majeur, l'armateur avait la possibilité d'abandonner son navire aux victimes. Le système actuel a substitué cette limitation *in rem* par une limitation en argent à travers un fonds. Dans sa version actuelle, cette limitation est envisagée par une Convention de Londres du

19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. La seule condition posée par la Convention de Londres est que la créance de réparation doit être née de l'exploitation ou l'utilisation du navire¹⁰⁵. Peu importe en revanche la nature de la responsabilité qui est à la source de cette limitation. La Convention de 1976 parle de « *propriétaire* ». À son sens, le propriétaire désigne non seulement le propriétaire au sens juridique mais aussi l'affréteur du navire, l'armateur et l'armateur gérant du navire. Le propriétaire ou l'armateur, pour pouvoir bénéficier de la limitation, ne doit pas avoir commis de faute intentionnelle¹⁰⁶ ou inexcusable¹⁰⁷. Dans cette hypothèse, l'armateur ne pourra plus l'invoquer et sa responsabilité devient illimitée.

Il convient de plus de préciser que les dommages de pollutions causés par hydrocarbures transportés n'entrent pas dans le champ d'application de ces limitations et font l'objet d'un régime particulier, moins favorable, en raison de la gravité des dommages.

En droit français, lorsqu'un armateur fait l'objet d'une action en réparation et que l'action exercée contre lui va dépasser les plafonds prévus par la limitation, il a la possibilité de constituer un fonds de limitation en faisant la demande au Président du Tribunal de commerce qui constate la création d'un fonds de limitation qui peut être constitué soit en numéraire (viré sur un compte bloqué), soit sous forme de garantie bancaire, généralement fournie par un P&I Club. Si le juge constate que le montant est équivalent au montant des dommages, le fonds est constitué, et un juge commissaire sera chargé de recueillir les créances et de procéder à la répartition des fonds entre les différents créanciers.

Le fonds peut être constitué à tout moment : à titre préventif ou bien une fois que la responsabilité est reconnue. Jusqu'en 2004, son montant était très faible. Il est désormais plus important grâce au protocole de 1996 qui est venu multiplier le montant de 2 à 6 fois, ce qui représente une augmentation substantielle. Le calcul de son montant dépend de plusieurs facteurs. Pour les navires transportant des passagers, la limitation est de 175 000 DTS multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter. S'agissant des navires de plaisance ou de commerce, on distingue entre les dommages corporels et matériels. Pour les dommages matériels, la limitation est de 1 000 000 DTS pour les navires ne dépassant pas 2000 tonnes auquel il faut ajouter 400 DTS par tonneau supplémentaire jusqu'à 30 000 tonnes,

¹⁰⁵ Convention de Londres du 19 novembre 1976, art. 2.1.

¹⁰⁶ La faute intentionnelle est la faute commise avec l'intention de nuire.

¹⁰⁷ La faute inexcusable est la faute d'une exceptionnelle gravité commise avec la conscience de la probabilité de la réalisation des dommages. Voir en ce sens : Cass., 15 juillet 1941.

auquel éventuellement on ajoute 300 DTS supplémentaires par tonneau jusqu'à 70 000 tonneaux, et 200 DTS par tonneau supplémentaire au-delà de 70 000 tonneaux.

De la même manière que la garantie d'assurance couvre les dépenses liées aux recours de tiers, il faut envisager que celui qui subit des dommages et qui est couvert par une police de dommage dispose également d'un recours envers l'unité qui est à l'origine des dommages qu'il a subis. Toutefois, il est possible de prévoir dans le contrat d'assurance des clauses dites de renonciation à recours, qui autorisent l'assuré à renoncer aux recours qu'il pourrait exercer, et qui *de facto* empêchent les assureurs subrogés d'exercer le leur. Ces clauses peuvent être utiles notamment dans le cadre du maintien des relations commerciales entre l'assuré et celui qui lui a causé des dommages. Dans le cadre d'un abordage, de telles clauses ne doivent pas, en principe, trouver à s'appliquer. En effet, on imagine difficilement les raisons qui pourraient pousser celui qui a subi un abordage à renoncer à son recours contre celui qui l'a causé.

§ 2 : Pratique : la couverture des dommages résultant d'un cas d'abordage

Comme indiqué précédemment, les dommages résultants d'un abordage sont variés : on distingue le dommage personnel et le dommage aux tiers, ainsi que les dommages corporels et les dommages matériels. Afin d'illustrer notre propos, nous prendrons pour exemple le cas d'un abordage entre deux unités de navigation, « A » et « B ». L'unité « A » a subi des dommages matériels au cours de l'évènement, l'unité « B » en subit également. Les dommages subis par l'unité « B » ont été causés par l'unité « A ». Les dommages subis par « A » seront réparés par son assurance dite « assurance dommage ». Toutefois, l'unité « B » est également titulaire d'un contrat d'assurance dommage, qui interviendra au titre de la réparation du dommage qu'elle a subi. Cet assureur de dommage va, dans le cadre de l'exercice d'un recours, se retourner contre l'auteur du dommage (l'unité « A » dans notre cas précis), qui lui bénéficie d'un contrat d'assurance dit « assurance responsabilité », qui va dès lors entrer en jeu. Cette assurance de responsabilité peut prendre plusieurs formes : il peut s'agir d'un volet de l'assurance dommage ; ou bien d'un contrat d'assurance à part entière, qui prend notamment la forme de la couverture *Protection & Indemnity*, proposée par l'institution anglaise des P&I Clubs.

CHAPITRE 2 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DE RESPONSABILITÉ

Comme nous l'avons vu, la réparation des pertes matérielles liées à l'exploitation du navire en général, et à un abordage dans notre cas, est couverte par une assurance de dommage, qui est l'assurance corps et machines. Toutefois, l'exploitation du navire de manière générale, et particulièrement le cas spécifique de l'abordage, est susceptible de faire naître des dommages pour lesquels la responsabilité des propriétaires et armateurs de navires est engagée vis-à-vis des tiers. C'est pourquoi cette assurance de dommage doit être complétée par une assurance de responsabilité, qui peut prendre plusieurs formes. Nous nous intéresserons dans un premier temps aux schémas assurantiels existants (Section 1) et dans un second temps à l'étendue de la garantie de cette couverture de responsabilité (Section 2).

Section 1 : Deux schémas assurantiels

La couverture corps et machine d'une unité de navigation telle que nous l'avons étudié précédemment peut couvrir, en plus de la réparation des dommages, la responsabilité de l'assuré en cas d'abordage, ainsi que les recours de tiers. En effet, le recours de tiers pour abordage est initialement prévu dans la police type. Toutefois, celui-ci pourra être écarté au profit de la mise en place d'une police *Protection & Indemnity* par le biais d'un *P&I Club*. Selon les besoins du client, les deux polices pourront également coexister et se compléter. C'est là que les professionnels de l'assurance, notamment les courtiers, entrent en jeu afin de proposer le type de garantie le plus adapté aux risques de l'armateur. Compte tenu des enjeux et notamment des montants importants des dommages résultant d'un abordage, le choix de la garantie responsabilité doit être effectué avec soin, comme le rappellent les assureurs : « *It is very important to check and understand exactly how the chosen terms affect collision liability to ensure that there is no gap in the insurance cover or – perhaps more likely – no case of double insurance* »¹⁰⁸. Il convient dans un premier temps d'examiner le volet responsabilité de l'assurance dommage (§1), et dans un second temps de s'intéresser à la couverture spécifique de *Protection & Indemnity* (§2).

¹⁰⁸ R. Williams, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Gard P&I, 2013. Nous traduisons par « Il est très important de comprendre exactement comment les conditions choisies impactent la responsabilité en matière d'abordage, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de trou de garantie ou – peut être plus probablement – de cas de double assurance ».

§ 1 : Le volet responsabilité de l'assurance dommage

Au sein de l'assurance de dommage qu'est la couverture corps et machines, il est possible de souscrire à une assurance de responsabilité en cas de recours de tiers. De manière générale, les recours de tiers en cas d'abordage sont inclus dans les polices corps. Et, comme évoqué, les autres recours de tiers sont théoriquement exclus de la garantie corps et machines. Cela semble toutefois cohérent dans la mesure où cette assurance est une assurance de dommage, qui n'a pas théoriquement vocation à couvrir la responsabilité de l'armateur à l'égard des tiers.

Les assureurs maritimes ont souhaité développer un volet responsabilité afin d'offrir une garantie complète à leurs clients. En effet, en fonction des limites de garanties souhaitées, l'assurance corps et machines peut être en mesure de proposer une assurance responsabilité, qui aura pour limite la valeur agréée du navire. Une telle option peut s'avérer utile pour de petites unités, qui ne souhaitent pas nécessairement souscrire de police auprès de P&I Clubs, qui eux au contraire sont en mesure de proposer des limites de garanties particulièrement élevées, et ne sont pas compétitifs pour couvrir de petites unités.

Toutefois, les deux couvertures d'assurance peuvent tout à fait coexister. En effet, si des unités ont, en plus de leur couverture corps et machines, une assurance P&I, il est alors possible de faire une répartition entre le volet responsabilité de l'assurance corps et le P&I.

En matière d'abordage, il peut donc être prévu au titre de la couverture corps et machines que celle-ci couvrira l'intégralité des dépenses résultant de recours de tiers des suites d'un abordage ; mais il peut également être prévu que la couverture corps ne couvrira qu'une part de ces dommages. Cette part, déterminée en accord avec l'assureur figurera donc aux conditions particulières de la police. La part restante, pourra être prise en charge au titre d'une assurance de responsabilité, qui en matière maritime prend la forme particulière de la couverture *Protection & Indemnity*, dont nous allons étudier les modalités.

§ 2 : La garantie *Protection & Indemnity* et les P&I Clubs

La garantie *Protection & Indemnity* (aussi appelé P&I), est une assurance de responsabilité fournie par un P&I Club. Ce type de garantie couvre l'armateur d'une unité de navigation pour les risques engageant sa responsabilité dans le cadre de l'exploitation de celle-ci. Les risques garantis sont nombreux : les préjudices corporels, le décès ou la maladie d'un passager ou membre d'équipage, la pollution par rejet d'hydrocarbures ou autres polluants, le relèvement d'épave, les recours de tiers suite à un abordage, les

dommages causés aux objets fixes ou flottants, ou encore le naufrage d'un navire assuré.

Il est utile de s'intéresser à l'histoire des P&I Clubs (A), afin de comprendre leur fonctionnement et les principes les régissant (B).

A. Historique des P&I Clubs

Les P&I Clubs sont des mutuelles d'armateurs, créées en Angleterre au milieu du XIX^{ème} siècle. Leur création fait notamment suite aux difficultés subies par les « Hull Clubs »¹⁰⁹ qui, bien que proposant des garanties très avantageuses, ont été arrêtés dans leur croissance en raison de leur trop forte concentration sur le marché londonien¹¹⁰. De plus, en raison de la réglementation imposée et de la jurisprudence de l'époque¹¹¹, les différentes couvertures alors proposées sur le marché britannique n'étaient plus en accord avec les besoins des armateurs. C'est pourquoi les armateurs se sont inspirés du système mutualiste des « Hull Clubs » afin de proposer de nouvelles garanties. Le premier P&I Club a ainsi été créé en 1855 : il s'agit du Shipowners Mutual Protection Society, ancêtre du Britannia P&I Club, aujourd'hui toujours très influent sur le marché anglais¹¹².

Les P&I Clubs sont regroupés depuis 2005 au sein de l'*International Group of P&I Clubs*, qui rassemble treize assureurs P&I¹¹³. Ce regroupement des P&I Clubs leur a permis de « fédérer leurs intérêts, d'obtenir une représentation et d'acquiescer une solide protection en réassurance ». ¹¹⁴. Il convient à cet égard de préciser que lorsqu'un sinistre engendre le paiement d'une indemnité supérieure à 10 millions de dollars américains, tous les clubs regroupés au sein de l'International Group sont tenus de participer au règlement.

Il existe en parallèle des assureurs dits « à prime fixe », qui sont des assureurs traditionnels proposant des garanties P&I, avec des limites toutefois réduites par rapport à celles proposées par les P&I Clubs. Les P&I eux-mêmes peuvent proposer certains types de garanties, avec des limites réduites, qui feront l'objet d'une cotisation fixe. C'est le cas notamment de la couverture proposée pour les plus petites unités telles que les yachts, qui font d'ailleurs l'objet de conditions générales distinctes, adaptées à ces unités¹¹⁵.

¹⁰⁹ Les Hull Clubs étaient les assureurs anglais proposant une garantie corps et machines pour les navires.

¹¹⁰ Voir en ce sens, M.-C. Delaye, *Les garanties P&I*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2007, p. 6.

¹¹¹ Voir en ce sens, M.-C. Delaye, précité.

¹¹² Voir en ce sens, M.-C. Delaye, précité.

¹¹³ American Club, Britannia, Gard, Japan P&I Club, London P&I Club, Nord of England, Shipowners, Skuld, Standard P&I, Steamship Mutual, Swedish Club, UK P&I.

¹¹⁴ M.-C. Delaye, *Les garanties P&I*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2007, p. 11.

¹¹⁵ Voir par exemple, les Yacht Rules du Shipowners Club.

Les P&I Clubs présentent par ailleurs d'importantes originalités relatives aux principes qui les encadrent, que nous allons étudier par la suite.

B. Principes régissant les P&I Clubs

Les P&I Clubs présentent plusieurs caractéristiques qui les distinguent des assureurs classiques. Tout d'abord, les clubs sont des mutuelles et non des assureurs classiques (a) ; enfin, ils disposent de règles qui leur sont propres (b).

a) Les P&I Clubs : des mutuelles d'armateurs

Il convient en premier lieu de préciser que les P&I Clubs sont des mutuelles d'armateurs ; c'est-à-dire qu'il s'agit d'organisations à but non lucratif, dont l'objet principal est de couvrir les risques liés à l'activité maritime exercés par ses membres. En ce sens, les armateurs titulaires d'une garantie P&I ne sont pas nommés « assurés » mais « membres ». Le système de la mutualisation des P&I Clubs leur permet de couvrir des risques divers et nombreux, et de disposer d'une capacité financière très importante, qui est suffisante pour couvrir de grosses unités de navigation, comme d'importants navires de commerce ou portes conteneurs. Notamment, la mutualisation permet aux P&I Clubs d'offrir des garanties à ses membres pour des cas tels que la pollution, qui atteignent des montants tout à fait considérables.

Il convient de préciser le fonctionnement du paiement des cotisations au sein des P&I Clubs. Des « *advance calls* » sont effectués au début de chaque exercice, il s'agit d'appels de provision sur la prime d'assurance, prenant en compte le tonnage du navire, mais principalement les frais de fonctionnement du Club ainsi que les prévisions de règlement de sinistres sur l'exercice concerné¹¹⁶. Peu avant la fin de l'exercice en question, la sinistralité de l'exercice est étudiée, et des appels de primes supplémentaires, « *additional calls* » pourront être effectués. Au contraire, dans le cas où l'exercice n'a donné lieu au règlement que de peu de sinistres et que le club est bénéficiaire, celui-ci pourra, en quelque sorte, récompenser ses membres en leur rendant un pourcentage de la prime perçue, assimilable à un dividende. C'est en cela que l'on peut dire que le paiement de cette cotisation correspond davantage à une contrepartie qu'au paiement d'une prime d'assurance¹¹⁷.

¹¹⁶ Voir en ce sens, M.-C. Delaye, *Les garanties P&I*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2007, p. 11.

¹¹⁷ Voir en ce sens, C. Hill, B. Robertson & S. Hazelwood, *Introduction to P&I*, 2nd ed., LLP, 1996, p. 39.

Par ailleurs, il convient d'exposer les principales règles de fonctionnement des P&I Clubs, qui divergent fortement de ce que l'on retrouve au sein des compagnies d'assurance ordinaires.

b) Les règles propres aux P&I Clubs

Les P&I Clubs se distinguent par certaines règles qui leur sont propres. Il convient tout d'abord de préciser qu'ils ont vocation à couvrir les « *responsabilités contractuelles ou légales liées à l'exploitation du navire que le membre soit armateur, affrèteur ou opérateur* »¹¹⁸. En effet, la couverture P&I ne peut fonctionner que si l'assuré est tenu à la dette de responsabilité.

En premier lieu, il convient d'évoquer l'« *omnibus rule* ». Cette règle en place dans tous les clubs de l'International Group leur donne le pouvoir discrétionnaire de procéder au règlement de certains sinistres qui ne sont pas expressément couverts par leurs conditions générales. L'indemnisation se fait à condition que le sinistre entre dans le cadre général, dans l'esprit de la couverture proposée par le club, et qu'il ne soit pas expressément exclu par les conditions générales. Cette « *omnibus rule* » donne la possibilité au club de préserver les intérêts de ses membres, notamment en raison de la constante évolution des risques, ou lorsqu'un cas exceptionnel se présente.

Les P&I Clubs se distinguent également par la règle du « *pay to be paid* » qui veut que le membre qui a subi un sinistre paie les indemnités dues à raison de celui-ci avant d'être remboursé par le club. Ce principe se retrouve dans les conditions générales des clubs, on peut citer à cet égard la clause contenue dans les conditions générales du Shipowner's Club : « *Unless the board in its discretion otherwise decides, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the association in respect of any liabilities, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same* »¹¹⁹. Ce principe est fondamental, notamment en ce qu'il « *empêche [...] un recours direct de la victime contre le Club* »¹²⁰.

Section 2 : Objet de la couverture *Protection & Indemnity*

Une police P&I n'a pas vocation à couvrir les dommages subis par la coque et les machines de l'unité. Le rôle de la police P&I est d'intervenir pour les dommages dans

¹¹⁸ F. Foucher, « L'action directe contre les P&I Clubs », *DMF* 600, 2000, p. 3.

¹¹⁹ Shipowners Club, Rules 2016, Part 5, Rule 16. Nous traduisons par : « À moins que le conseil, faisant usage de son pouvoir discrétionnaire, n'en décide autrement, il est acquis que le droit du membre à être remboursé par l'association des coûts ou dépenses engendrées en raison de sa responsabilité, implique qu'il se soit lui-même acquitté de ces sommes ».

¹²⁰ M.-C. Delaye, *Les garanties P&I*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2007, p.18.

lesquels la responsabilité de l'armateur est engagée. Les P&I Clubs disposent de conditions générales (§1), qui sont elles aussi adaptables selon les besoins des armateurs et donnent lieu à des conditions particulières qui prennent la forme du certificat P&I (B).

§ 1 : Les conditions générales des P&I Clubs : les *rules*

Chaque P&I Club dispose de ses propres conditions générales, qui prennent la forme de livrets, intitulés « *P&I Rules* », actualisées au début de chaque exercice, que l'on peut traduire par « règles » et que l'on nommera « conditions générales » dans le cadre de notre étude. Comme nous l'avons indiqué, le principal but des P&I Clubs est de couvrir l'armateur pour les responsabilités qui naissent de l'exploitation du navire ou du bateau de navigation. Plusieurs types de responsabilités pouvant découler de cette activité, les conditions générales des P&I Clubs sont découpées en plusieurs parties. Nous traiterons d'une part des dommages couverts (A), et d'autre part des exclusions (B).

A. Dommages couverts

Les dommages couverts par les P&I Clubs sont divers et distincts. Nous traiterons dans un premier temps les dommages généraux (A), et dans un second temps les dommages résultant d'un abordage, qui intéressent particulièrement notre étude (B).

a) Les garanties générales

Au cours des expéditions maritimes, différents types de dommages peuvent survenir. La couverture P&I a notamment pour objet de couvrir la responsabilité de l'armateur envers ses cocontractants. Dans le cadre de la couverture dite « ordinaire » proposée par les P&I Clubs, on retrouve notamment les dommages causés aux marchandises transportées en vertu d'un contrat ; les dommages subis par les passagers transportés et les membres d'équipages ; les dommages à l'environnement.

La couverture P&I peut actionnée dans les cas où l'armateur est titulaire d'un engagement contractuel, qu'il ne respecte pas pour des raisons quelconques. À titre d'exemple, les conditions générales du Shipowners Club énoncent « *Unless otherwise agreed [...] a member is covered against the risk set out [...] in respect of any insured vessel [...]. The liabilities and expenses [...] when and to the extent that they relate to cargo intended to be or being or having been carried in the insured vessel* »¹²¹. En effet, la couverture est ici impliquée

¹²¹ Shipowners Club, Rules 2016, Part 2, Rule 2, 14. Nous traduisons : « À moins qu'il n'en soit convenu autrement [...] un membre est couvert pour le risque auquel il est exposé et qui implique un navire

en cas de non-respect d'une obligation contractuelle. C'est également le cas de la responsabilité de l'armateur envers les passagers transportés, car un contrat de transport les lie, au titre duquel l'armateur est titulaire d'une obligation de résultat.

Toutefois, la couverture peut aussi garantir des cas de responsabilités extracontractuelles, tels que par exemple les dommages résultant d'une pollution. En effet, la responsabilité de l'armateur en cas de pollution ne résulte d'aucun manquement à une obligation contractuelle, mais d'un fait ou d'une faute. Ces dommages pourront être pris en charge par la couverture P&I. En effet, les conditions générales du Steamship énoncent que sont couverts « *Liabilities, losses, damages, costs and expenses caused by or consequent on the escape or discharge [...] of oil or any other substance from the entered ship* »¹²².

En plus des conditions générales telles que nous avons tenté de les décrire, les P&I Clubs proposent des couvertures additionnelles, également relatives à l'exploitation de l'unité de navigation. On retrouve notamment la « *Personnal accident cover* », qui est une sorte de couverture médicale fournie par l'armateur aux membres d'équipage ; ou encore la « *Legal defense cover* » ou « *Freight demurrage and defense cover* », qui permet à l'armateur de couvrir les dépenses engendrées par un éventuel litige.

La couverture proposée par les P&I Clubs est très large et s'étend à un important panel de situation, dont l'abordage, qui est un événement particulier au regard des couvertures d'assurance en ce qu'il est généralement garanti par deux couvertures d'assurance, distinctes mais complémentaires.

b) Le cas particulier de l'abordage

La survenance d'un cas d'abordage peut tout à fait engendrer des dommages aux tiers, autres que ceux causés au navire abordé ; notamment, les dommages causés aux personnes se trouvant à bord ou encore aux marchandises transportées, ou des dommages de pollution. Comme nous l'avons indiqué, la police corps française prend en charge les dépenses relatives aux recours de tiers suite à un abordage. Toutefois, les dommages aux marchandises et à la pollution, ainsi que les dommages corporels et les dommages relatifs à la responsabilité contractuelle de l'assuré, qui peuvent également

assuré. Dont, les responsabilités et dépenses [...] qui sont liées à la marchandise qui va être transportée, qui est transportée ou qui a été transportée sur le navire assuré ».

¹²² Steamship Mutual, Rules 2016/2017, Rule 25, vi. Nous traduisons : « La responsabilité, les pertes, les dommages, les couts et dépenses causés par ou étant la conséquence d'une fuite de carburant ou de toute autre substance polluante du navire assuré ».

survenir en cas d'abordage, ne sont pas couverts au titre de la police. Il est donc nécessaire de prévoir une assurance complémentaire.

C'est à ce titre que la couverture P&I intervient. Toutefois, les conditions générales des clubs mentionnent la couverture corps et machines de l'unité lorsqu'elles évoquent l'abordage. En effet, les conditions générales d'assurance anglaises prévoient que les recours de tiers relatifs à l'abordage sont couverts pour les $\frac{3}{4}$ (dans la limite de la valeur agréée), par cette couverture corps. Le quart restant incombe donc à un assureur de responsabilité qu'est le P&I Club. En effet, les *rules* du Shipowners Club stipulent qu'est couvert : « *One fourth of, or such proportion as may have been agreed [...], of the liabilities, arising out of the collision other than the liabilities identified in the following paragraph* »¹²³. Ce paragraphe indique notamment que sont couverts les dommages résultants des recours de tiers consécutifs à l'abordage, relatifs à la marchandise chargée à bord des unités en cause, aux dommages corporels, le décès (« *personal injury* », « *loss of life* »), et le retraitement d'épave. La règle citée ci-avant fait donc référence aux dommages dont une partie peut être prise en charge au titre de la couverture corps et machines. Par ailleurs, les conditions générales indiquent qu'est couverte « *the part of the member's liability, arising out of the collision, which exceed the sum recoverable under the hull policies of the insured vessel, solely by reason of the fact that the liability exceeds the valuation of the vessel in those policies* »¹²⁴. En conséquence, dans le cas où une police corps et machines prévoit de couvrir l'intégralité des recours de tiers pour abordage, mais que les dommages excèdent le montant de la valeur agréée, le P&I interviendra pour la somme excédant la limite de la police corps. On peut comparer cette situation à celle que l'on retrouve parfois dans les polices d'assurances de marchandises transportées. En effet, il est courant que, compte tenu de l'importance des marchandises transportées, celles-ci soient couvertes au titre de deux polices d'assurance : une première, qui couvrira les dommages jusqu'à une certaine limite ; et une seconde qui interviendra au-delà. On parle alors de couverture « première ligne » et « deuxième ligne ».

Toutefois, toutes les responsabilités de l'armateur ne sont pas couvertes au titre de la police. C'est pourquoi les conditions générales des Clubs prévoient des exclusions, dont nous allons donner un aperçu.

¹²³ Shipowners Club, Rules 2016, Part 2, Rule 2, 7, A. Nous traduisons : « Un quart, ou une autre proportion convenue, des dommages, responsabilités, émanant de l'abordage, autres que celles mentionnées au paragraphe suivant ».

¹²⁴ Shipowners Club, Rules 2016, Part 2, Rule 2, 7, C. Nous traduisons : « la part de responsabilité d'un member résultant de l'abordage, excédant la partie remboursable au titre de la police corps du navire, en raison du fait que le montant des dommages excède la valeur agréée du navire dans cette police ».

B. Exclusions

Bien qu'une couverture extrêmement large soit proposée par les P&I Clubs, ceux-ci ne couvrent pas l'armateur pour toutes les responsabilités qui peuvent naître au cours de l'exploitation du navire. Toutefois, à la lecture des conditions générales, on constate que la plupart des exclusions figurant aux conditions générales sont en réalité des limitations.

Parmi les véritables exclusions prévues au titre des conditions générales des P&I Clubs, on peut faire référence aux dommages résultant des risques de guerres ou aux dommages nucléaires¹²⁵. Par ailleurs, on peut citer que les dommages assurés au titre d'une police corps et machines ne peuvent pas être couverts par une police P&I¹²⁶. Cette clause s'explique principalement par le fait que les doubles assurances sont interdites. On peut également citer que les responsabilités découlant de la faute intentionnelle (« *wilful misconduct* ») de l'assuré ne seront jamais couvertes au titre de la garantie P&I¹²⁷, ceci s'explique, là encore, par le fait que le caractère intentionnel de l'acte vide de sa substance le contrat d'assurance, par nature aléatoire.

Au titre des limitations prévues par les conditions générales du Shipowners Club, on peut notamment citer que les dommages liés à la pollution ne pourront jamais donner lieu à un paiement supérieur à 1 000 millions de dollars américains par incident¹²⁸. On peut par ailleurs citer les limitations prévues pour le règlement des sinistres en lien avec les passagers les marins et les tiers personnes physiques, s'élève à 3 000 millions de dollars américains par évènement. Il convient de préciser que cette limite s'entend en « *aggregate* »¹²⁹, c'est-à-dire qu'il faut la considérer comme une limite par exercice et que les sommes versées au titre de la réparation de ce type de dommages ne pourront pas excéder cette limite sur un même exercice. Il faut par ailleurs savoir que tous les P&I Clubs regroupés au sein de l'International Group proposent des limites de garanties plus ou moins équivalentes.

Dans le cadre d'une police P&I, les conditions particulières prennent la forme d'un certificat de couverture, sur lequel apparaissent notamment les exclusions déterminées, et l'articulation entre la police corps et machines et la police P&I si celles-ci existent.

¹²⁵ Shipowners Club, Rule 2016, Part 5, Rule 25, Rule 26.

¹²⁶ Shipowners Club, Rule 2016, Part 5, Rule 24.

¹²⁷ Shipowners Club, Rule 2016, Part 5, Rule 30.

¹²⁸ Shipowners Club, Rule 2016, Part 5, Rule 21A, A.

¹²⁹ Shipowners Club, Rule 2016, Part. 5, Rule 21 D, 1. Littéralement, « *aggregate* » se traduit en français par le mot « *total* ».

§ 2 : Les conditions particulières : le certificat P&I

À titre liminaire, il convient de préciser que contrairement à ce que l'on peut retrouver en matière d'assurance de dommage, la garantie P&I n'offre pas une grande marge de manœuvre à l'assuré dans le choix de sa garantie. En effet, l'adhésion à une couverture P&I constitue en l'acceptation des règles prévues au titre des conditions générales. Les points qui peuvent être discutés lors de la mise en place de la couverture sont ne sont pas nombreux. On retrouve principalement la question de la couverture de responsabilité de l'armateur en cas d'abordage. En effet, comme nous l'avons indiqué, la police d'assurance dommage de l'unité de navigation peut prévoir qu'une partie des dommages résultant des recours de tiers seront réparés au titre de cette garantie.

De manière générale, trois schémas se retrouvent en matière de couverture des dommages résultants de recours de tiers suite à un abordage. Dans certains cas, la police corps et machines de l'unité peut préciser qu'une partie des dommages, déterminée selon un prorata de la valeur agréée de l'unité, sera prise en charge par elle. La partie excédant ce prorata incombera au P&I Club. C'est le cas par exemple des conditions générales anglaises, qui prévoient que trois quarts des dommages, proportionnellement à la valeur agréée du navire, seront couverts au titre de celle-ci. Le certificat P&I comprendra alors une clause intitulée « *1/4th collision clause* », qui laisse entendre que la garantie P&I interviendra pour la partie qui n'est pas couverte au titre de l'assurance de dommage.

La police corps peut, dans d'autres cas, prévoir une limite de responsabilité, en capitaux, en cas de recours de tiers pour abordage, au-delà de laquelle les dommages pour recours de tiers résultant d'un abordage seront pris en charge par la couverture P&I.

Enfin, la police corps et machines de l'unité peut exclure totalement la responsabilité en cas de recours de tiers pour abordage. Dans ce cas-là, la totalité des dépenses relatives à l'exercice des recours de tiers en cas d'abordage relèvera de la garantie P&I. on parlera alors de couverture « au premier euro », ce qui de toute évidence engendrera une surprime pour l'assuré. Dans le cadre du certificat P&I, on trouvera alors une clause intitulée « *4/4th collision clause* », qui fait là encore référence à la police anglaise qui indique que les trois quarts des dommages sont couverts au titre de celle-ci.

CONCLUSION

L'abordage en matière fluviale et maritime, tant sur le plan du droit interne que sur celui du droit international, sont soumis à des régimes juridiques distincts, qui présentent tout de même des caractéristiques très similaires, ce qui est d'ailleurs communément reconnu par les juristes maritimes. Notamment, on peut citer les dispositions des conventions internationales relatives à la question de la responsabilité, qui s'accordent sur le régime de responsabilité pour faute prouvée qui découle des situations d'abordage. Cette notion de faute autour de laquelle est articulée la responsabilité du navire abordeur fait de la responsabilité pour abordage un régime exorbitant du droit commun. En principe, c'est le régime de responsabilité du fait des choses qui devrait trouver à s'appliquer : nous sommes en présence d'une unité de navigation (une chose), d'un fait impliquant cette chose, et d'un gardien de la chose (l'armateur). Toutefois, les spécificités liées à la navigation et les risques inhérents à une telle activité ont conduit le législateur à exiger la preuve d'une faute pour permettre la réparation des dommages.

La réparation des dommages va généralement de concert avec l'assurance, partenaire historique du développement de l'activité de navigation. Nous avons pu évoquer au cours de cette étude que les dommages résultant des situations d'abordage sont aussi bien des dommages personnels que des dommages aux tiers. C'est pourquoi il est nécessaire pour un armateur de se prémunir contre l'ensemble de ces risques : ceux qu'il peut subir d'une part, mais également ceux qu'il peut causer. La couverture pour être globale et efficace, et permettre l'indemnisation de toutes les dépenses subies par l'armateur, doit comporter d'une part un volet dommage, qui se manifeste dans le domaine spécifique du droit maritime par l'assurance corps et machines ; et d'autre part un volet responsabilité, qui peut prendre la forme de la garantie *Protection & Indemnity* proposée par les P&I Clubs ou bien un « volet » spécifique de l'assurance corps et machines.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES GENERAUX

J.-P. BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris 2006.

P. DELLEBECQUE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 2014, éd. n°1.

B. KERGUÉLEN-NEYROLLES (dir.) *Lamy Transports, Tome 2*, Lamy, 2016.

II. OUVRAGES SPECIAUX

C. HILL, B. ROBERTSON & S. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, 2nd ed., LLP, 1996.

R. WILLIAMS, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Gard P&I, 2013.

III. THESES ET MÉMOIRES

I. BOURBONNAIS-JAQUARD, *L'abordage maritime*, PUAM, 2011.

M. CONSTANTINI, *Complémentarités entre les conditions de police d'assurance corps et la garantie P&I de l'armateur*, Aix-Marseille Université, 2005.

M.-C. DELAYE, *Les garanties P&I*, Aix-Marseille Université, CDMT, 2007

IV. ARTICLES

P. VEAUX-FOURNERIE, D. VEAUX, L. SIGUOIRT, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis - Fasc. 825 : Transports fluviaux. – Abordage et assistance.

F. FOUCHER, « L'action directe contre les P&I Clubs », *DMF* 600, 2000.

R. GARON, « La faute du navire dans le droit de l'abordage », *DMF*, 1964.

V. CODES ET CONVENTIONS

Code des assurances, 2017, Dalloz

Code civil, 2017, Dalloz

Code des transports, 2017, Dalloz

Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes

Convention de Genève du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure

Convention sur le Règlement International de Prévention des Abordages en Mer du 20 octobre 1972

Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage

Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure

Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer

Loi n°92-665 du 16 juillet 1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit.

Police d'assurance française sur corps de tous navires, imprimés du 1^{er} janvier 1998, modifiés le 1^{er} janvier 2002

Shipowners Club, Rule 2016

Steamship Mutual, Rule 2016/2017

VI. SITES INTERNET

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais> Dictionnaire Larousse

<https://www.idl-am.org/> Institut du droit Alsacien-Mosellan

<https://www.ffa-assurance.fr/> Fédération Française d'Assurance

<http://legifrance.fr>

<http://fortunes-de-mer.com>

ANNEXES

Annexe n°1 : Police d'assurance française sur corps de tous navires, imprimés du 1^{er} janvier 1998, modifiés le 1^{er} janvier 2002

Nom de la clause : Police Française d'Assurance Maritime sur corps de tous navires (à l'exclusion des navires de pêche de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire.

Objet de la Clause : Conditions Générales de couverture sur « Corps de Tous Navires ».

Catégorie : Corps

Numéro : **Date :** 1^{er} janvier 1998 modifié le 1^{er} janvier 2002

Pays d'origine : France **Emetteur :** F.F.S.A.

Commentaires :

L'unique apport de l'imprimé du 1^{er} janvier 2002 est la modification de l'article 22-3 consacré aux avaries communes. En raison du passage à l'Euro, la somme en deçà de laquelle l'assuré et le capitaine sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes passe de FRF 350 000 à EUR 60 000.

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES

à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire.

(Imprimé du 1er janvier 1998 modifié le 1^{er} Janvier 2002)

CONDITIONS GENERALES

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

PREAMBULE - LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française par les dispositions du Titre VII du Livre Ier du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER - Risques couverts

La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

1°) dans la limite de la valeur agréée, **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un évènement garanti;

2°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses aussières, ancres et chaînes, et ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service ;

3°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un évènement garanti ou d'en limiter les conséquences.**

ARTICLE 2 - Limitation des engagement des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties à l'article 1er, sont limitées par évènement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.

ARTICLE 3 - Risques exclus

Sont exclus de la garantie :

1°) **Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de :**

- **violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition ;**

- **toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;**

- **faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de direction, à savoir : Directeurs, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques ;**

- **vice propre, vétusté ;**

- **retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;**

- immobilisation ou retard du navire, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;
- obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;
- dommages corporels ;
- 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 ;
- captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- émeutes, mouvements populaires, grèves, look-out et autres faits analogues ;
- piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

2°) Les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré.

Les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice caché.

3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :

- relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
- relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle ;
- à l'environnement ou consécutifs à la pollution ou à la contamination résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes et subis par tout bien ou installation, autre que les navires et bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré.

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

4°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales.

CHAPITRE II - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

Article 4 - Navigation et séjour

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues par la police, qu'il soit en exploitation ou en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors des ses opérations commerciales habituelles, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation.

Article 5 - Navigations spéciales**Sauf déclaration préalable, le navire n'est pas garanti :**

A. - pendant sa navigation et son séjour dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer, par force majeure ou pour prêter assistance :

1°) Eaux situées au nord du 70° de latitude nord et eaux du Groënland, à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la baie de Kola.

2°) Mer de Behring, Est Asiatique au nord du 46° de latitude nord, tous points de la côte de Sibérie sauf Nakhodka et/ou Vladivostok.

3°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes :

a) à toute époque de l'année, au nord du 52°10' de latitude nord et à l'ouest du 50° de longitude ouest :

b) entre le 21 décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, au sud du 52°10' de latitude nord, dans le quadrilatère déterminé par les lignes tracées entre :

- Battle Harbour et Pistolet Bay
- Cap Ray et Cap Nord (Nord Ecosse)
- Port Hawkesbury et Port Mulgrave
- Baie Comeau et Matane

c) entre le 1er décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, dans la région comprise entre Montréal à l'ouest et une ligne tracée entre Baie Comeau et Matane à l'est.

4°) Tous ports ou lieux des grands lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal.

5°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au nord du 54°30' de latitude nord ou à l'ouest du 130°50' de longitude ouest.

6°) De ou pour les Iles Kerguelen ou Crozet ou au sud du 50° de latitude sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des Iles Falkland ; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.

7°) Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes à l'est du 15° de longitude est :

a) au nord de la ligne reliant Mo (63°24' de latitude nord) à Vasa (63°06' de latitude nord) entre le dix décembre et le 25 mai, ces deux jours inclus ;

b) à l'est de la ligne reliant Viipuri(Viyborg) (28°47' de longitude est) à Narva (28°12' de longitude est) entre le 15 décembre et le 15 mai, ces deux jours inclus :

c) au nord de la ligne reliant Stockholm (59°20' de latitude nord) à Tallinn (59°24' de latitude nord) entre le 8 janvier et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

d) à l'est du 22° de longitude est et au sud du 59° de latitude nord entre le 28 décembre et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

B. - Lorsque, à l'exception des cas d'assistance, il navigue en remorque en dehors des ports, rades, rivières et canaux.

ARTICLE 6 - Prolongation de l'assurance

Si à l'expiration de la police, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

CHAPITRE III - VALEUR AGREEE

ARTICLE 7

La valeur du navire est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation, sauf en cas de fraude, et sous réserve des dispositions des articles 22 et 25.

La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements.

L'assurance sur bonne arrivée ou sur autres intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.

CHAPITRE IV - DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

ARTICLE 8 - Déclarations à la charge de l'assuré

1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge, et notamment le pavillon du navire, sa Société de Classification et sa cote.

2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a connaissance, les aggravations de risque survenues au cours du contrat.

3°) L'assuré doit déclarer sans délai tout changement de pavillon du navire, de sa Société de Classification, toute modification, suspension, annulation ou retrait de sa cote.

4°) L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

ARTICLE 9 - Classification du navire

1°) L'assuré s'engage à observer dans les délais fixés par la Société de Classification, les recommandations, exigences ou restrictions imposées par ladite Société de Classification et relatives à la navigabilité du navire.

2°) Avec l'accord de l'assuré ou de son représentant dûment habilité, et après lui avoir exposé les motifs, l'apériteur pourra demander à la Société de Classification de consulter le dossier de Classification du navire.

ARTICLE 10 - Prime

L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus

ARTICLE 11 - Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un évènement de mer ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

ARTICLE 12 - Mesures conservatoires

1°) En cas d'évènement engageant la garantie des assureurs :

- l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles à la conservation ou au sauvetage des objets assurés.

- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

2°) L'assuré a l'obligation de conserver le recours des assureurs contre les chantiers de réparations.

Nonobstant cette obligation, les assureurs ne se prévaudront pas à l'égard de l'assuré des éventuelles renonciations à recours totales ou partielles contre les chantiers de réparation, lorsque ces renonciations à recours résultent des conditions générales desdits chantiers.

3°) Dès qu'il en a connaissance, l'assuré s'engage à déclarer à l'assureur ces renonciations à recours qui feront éventuellement l'objet d'une surprime fixée au cas par cas.

ARTICLE 13 - Constatation et réparation des dommages

L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a connaissance, tout évènement engageant la garantie des assureurs et procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditions définies aux articles 18 et 20.

ARTICLE 14 - Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :

- la nullité de la police (articles 8-1° et 8-4°),

- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 8-2°, 8-3° et 9-1°),

- la résiliation de la police (article 9-2°),
- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 15 (article 10),
- la déchéance du droit à indemnité (article 13),
- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).

ARTICLE 15 - Modalités de paiement de la prime

La prime est payable à trente jours de la prise des risques.

Si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

- le premier quart, à trente jours de la prise des risques ;**
- le deuxième quart, à trois mois de la prise des risques ;**
- le troisième quart, à six mois de la prise des risques ;**
- le quatrième quart, à neuf mois de la prise des risques.**

Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

Il est fait ristourne de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coque nue du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.

Le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la ressortie de prime.

ARTICLE 16 - Séjour au port

1°) Si au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours, les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

2°) Si au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectué des réparations à la charge des assureurs, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne, déduit du nombre total des journées de séjour.

Il est précisé que le solde de ces nombres de journées doit, pour donner lieu à ristourne, atteindre le minima de durée prévue ci-dessus.

Si des travaux sont effectués en même temps pour compte des assureurs et pour compte de l'assuré, la durée exacte de chaque catégorie de réparations sera déterminée à dire d'expert désignés en accord avec les assureurs.

3°) Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux ne sont pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

4°) Les ristournes prévues aux paragraphes 1°) et 2°) du présent article ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne sont décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

ARTICLE 17 - Nullité ou résiliation de l'assurance.

Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu ou il a été signé ou au lieu ou se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation prendra ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de redressement ou liquidation judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à son égard les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les mêmes termes des articles L 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances.

La vente publique du navire ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.

En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.

En cas d'affrètement autre que coque nue du navire, l'assurance continue sauf convention contraire préalable et moyennant surprime s'il y a lieu.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'ou résulte une aggravation sensible du risque.

La police pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier trimestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 20% par rapport aux prix en vigueur lors de la souscription de la police ; il sera fait, dans ce cas, ristourne de la prime proportionnellement au temps non couru. Le coefficient d'augmentation des prix sera, en cas de contestation, arbitré par la Chambre Syndicale de Réparateurs de Navires.

CHAPITRE V - CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 18

Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants au plus tard dans les soixante jours à dater de l'évènement ; si les avaries se sont produites dans un port, ce délai est ramené à quinze jours.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de chercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'évènement, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par les experts.

CHAPITRE VI - DETERMINATION DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE

ARTICLE 19 - Modalités de règlement

Chaque évènement est l'objet d'un règlement distinct.

Le règlement est effectué sans franchise dans le cas de perte totale ou de délaissement. L'ensemble des autres indemnités dues pour un même évènement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

Les frais et honoraires des commissaires d'avaries et des experts exposés en exécution de l'article 18 sont intégralement remboursés par les assureurs.

ARTICLE 20 - Avaries particulières

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour

remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2°) Les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.

3°) Avant toute exécution relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacement et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

4°) Pendant le délai qui s'écoule entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication et à condition que ce délai dépasse trois jours, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées sont à la charge des assureurs.

5°) Lorsque le navire séjourne dans un port de relâche en attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, sont à la charge des assureurs, pendant la durée du transport des pièces, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées. Les dépenses supplémentaires engagées en vue de réduire la durée du transport sont également à la charge des assureurs.

6°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindres frais, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage et les matières consommées pendant la durée du trajet sont à la charge des assureurs.

7°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de cale sèche et les frais de port sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.

8°) Sur les dépenses spéciales à la carène, n'est à la charge des assureurs que le coût, justifié par des factures acquittées, de fournitures et d'application du revêtement anti-corrosion, des sous-couches de préparation et des couches terminales anti-salissures et auto-polissantes aux zones des œuvres vives dont la réparation est admise au titre de l'avarie particulière.

Au cas où la durée du passage en cale sèche du navire nécessitée par l'avarie particulière est telle qu'il est établi que les revêtements mentionnés au précédent paragraphe perdent leur efficacité, ces dépenses spéciales à la carène sont forfaitairement pour moitié à la charge des assureurs.

ARTICLE 21 - Délaissement

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- perte totale

- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint la valeur agréée.

- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;

- impossibilité de réparer. Toutefois, **ne pourra être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.**

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'évènement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

La présente police cessera ses effets à compter de la date à laquelle les assureurs auront notifié par écrit à l'assuré :

- soit leur décision d'accepter le délaissement
- soit leur accord pour effectuer le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

ARTICLE 22 - avaries communes

La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée, s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) dont l'importance ne dépasserait pas 1% de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à **soixante mille euros**.

ARTICLE 23 - Navire sur lest

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 22 s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

ARTICLE 24 -Recours de tiers

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

ARTICLE 25 - Assistance

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

ARTICLE 26 - Abordage ou assistance entre navires du même assuré

Au cas où le navire assuré aborderait un navire appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième) ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

CHAPITRE VII - PAIEMENT DE L'INDEMNITE**ARTICLE 27 - Paiement des pertes et des avaries**

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de liquidation ou de redressement judiciaire, compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni redressement ni liquidation judiciaire, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation et toutes autres primes échues.

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.

CHAPITRE VIII - DISPOSITIONS DE PROCEDURE**ARTICLE 28**

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apérition

CHAPITRE IX - ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRE SUR UNE MEME POLICE

ARTICLE 29

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	3
LISTE DES ABRÉVIATIONS	4
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : L'ABORDAGE : DÉFINITION ET RÉGIME JURIDIQUE (NOTION D'ABORDAGE)	10
CHAPITRE 1 : DIVERSITÉ ET UNITÉ DES RÉGIMES D'ABORDAGES EN MATIÈRE MARITIME ET FLUVIALE	10
Section 1 : Divergences et convergences des législations en matière d'abordage en droit fluvial et en droit maritime	12
§ 1 : Les convergences entre les législations applicables en matière d'abordage maritime et fluviale	12
A. La consécration de trois types d'abordage : abordage fortuit, abordage douteux et abordage fautif	12
B. La consécration d'un régime de responsabilité extracontractuelle pour faute prouvée	14
§ 2 : Divergences des régimes d'abordage en matière maritime et fluviale	16
A. Point de divergence principal : le champ d'application matériel et la qualification de l'unité de navigation	16
B. Autres divergences	17
a) La question du champ d'application territorial	18
b) La question de l'obligation de porter secours aux navires impliqués	18
Section 2 : Abordage maritime et abordage fluvial : un régime commun ?	19
§ 1 : L'enjeu lié à la caractérisation du navire	19
§ 2 : Les dispositions spécifiques applicables à la navigation sur le Rhin et la Moselle	21
CHAPITRE 2 : LE TRAITEMENT DE L'ABORDAGE PAR LE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ	23
Section 1 : La faute et son imputabilité	24
§ 1 : L'abordage dont l'imputabilité est certaine : l'abordage fautif	25
A. L'abordage imputable à un seul responsable	25
B. L'abordage imputable à une pluralité de responsables	27
§ 2 : L'abordage dont l'imputabilité est incertaine : l'abordage non-fautif ou douteux	29
A. L'abordage non-fautif : imputabilité exclue	29
B. L'abordage douteux : imputabilité discutée	30
Section 2 : Le dommage réparable	31
§ 1 : Le dommage personnel	31
A. En cas d'abordage pour faute commune et d'abordage fortuit	31
B. En cas d'abordage pour faute exclusive	32
§ 2 : Le dommage aux tiers	32
A. Dommages matériels	32
a) Les dommages causés à la marchandise transportée	32

b) Les dommages causés à une unité de navigation	33
B. Les dommages corporels.....	33

DEUXIÈME PARTIE : LE TRAITEMENT ASSURANTIEL DE L'ABORDAGE MARITIME ET FLUVIAL - L'INDEMNISATION DES DOMMAGES SUBIS ET CAUSÉS 35

CHAPITRE 1 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DOMMAGE : L'ASSUREUR CORPS & MACHINES 36

Section 1 : Étendue de la garantie corps et machines.....	36
§ 1 : Conditions générales d'assurance.....	37
A. La garantie « Tous Risques » : la police d'assurance française sur corps de tous navires	38
B. La garantie risques énumérés : la clause additionnelle « franc d'avarie particulière sauf... ».....	39
§ 2 : Conditions particulières	40
A. Exclusions types	40
B. Exclusion de certains recours de tiers au contrat d'assurance.....	42
Section 2 : Recours des tiers au contrat d'assurance.....	43
§ 1 : Limitation de responsabilité et recours de tiers.....	43
§ 2 : Pratique : la couverture des dommages résultant d'un cas d'abordage	45

CHAPITRE 2 : L'INTERVENTION DE L'ASSUREUR DE RESPONSABILITÉ 46

Section 1 : Deux schémas assurantiels	46
§ 1 : Le volet responsabilité de l'assurance dommage	47
§ 2 : La garantie <i>Protection & Indemnity</i> et les P&I Clubs	47
A. Historique des P&I Clubs	48
B. Principes régissant les P&I Clubs	49
a) Les P&I Clubs : des mutuelles d'armateurs	49
b) Les règles propres aux P&I Clubs.....	50
Section 2 : Objet de la couverture <i>Protection & Indemnity</i>	50
§ 1 : Les conditions générales des P&I Clubs : les <i>rules</i>	51
A. Dommages couverts.....	51
a) Les garanties générales	51
b) Le cas particulier de l'abordage.....	52
B. Exclusions.....	54
§ 2 : Les conditions particulières : le certificat P&I.....	55

CONCLUSION..... 56

BIBLIOGRAPHIE..... 57

ANNEXES 59

TABLE DES MATIÈRES..... 73