Université d'Aix-Marseille

Faculté de droit et de science politique

Pôle Transports

Centre de Droit Maritime et des Transports

La distinction entre les Conventions spéciales françaises et anglaises pour les assurances transports des marchandises

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et management des transports terrestres

Par

Dariya KARADZHOVA

Sous la direction de Monsieur Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille et de Monsieur Frédéric DENEFLE, Directeur Général du GAREX.

Année universitaire 2018/2019

« L'extension de l'économie commerciale provoque une évolution individualiste du droit ; Les peuples de la mer ont connu leur apogée aux époques d'individualisme »

Jacques PIRENNE

« Les grands courants de l'histoire universelle », 1959

REMERCIEMENTS

En prélude à ce mémoire, mes premiers mots iront vers ceux à qui je dois cet écrit, ceux qui y ont contribué de près ou de loin, ceux qui m'ont soutenu du début jusqu'à la fin.

Je remercie particulièrement Messieurs Frédéric DENEFLE Directeur Général du GAREX pour ses enseignements et la correction de ce mémoire.

Toutes mes reconnaissances vont également à Monsieur Jean de LAVERGNOLLE et Monsieur Jean-Luc ANSELMI pour leur infinie patience et leur confiance en moi. Je leur remercie pour me faire partager sa longue expérience de l'assurance maritime et leur énergie inspirante.

Je remercie également toute l'équipe du GAREX pour leurs précieux conseils, le temps qu'ils m'ont consacré et leur disponibilité pour répondre à mes nombreuses questions.

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

Enfin, je tiens à remercier les professionnels que j'ai rencontrés et qui ont accepté de me consacrer du temps pour répondre à mes questions et pour m'orienter dans mes recherches, à savoir Madame Plamena ENCHEVA, Madame Marie-Noëlle RAYNAUD, Monsieur Jean-Paul THOMAS et Monsieur Yann CASSE.

LISTE DES ABREVIATIONS

- CEND : Confiscation Expropriation Nationalization Deprivation (Confiscation, Expropriation, Nationalisation, Dépossession)
- FFA : Fédération Française des Assurances
- FFSA : Fédération Française des Sociétés d'Assurance
- CCR : Caisse Centrale de Réassurance
- CESAM : Services des Assureurs Maritimes et Transports
- MIA : Maritime Insurance Act de 1906
- FAP sauf : Franc d'Avaries Particulières sauf
- ISCC: Institute Strikes Clause Cargo
- IUA: International Underwriting Association of London (l'Association Internationale de Souscription de Londres)
- JCC : Joint Cargo Committee
- JWC : Joint War Committee
- ONU : Organisation des Nations-Unies
- RG : Risques de guerre et assimilés
- RO : Risques ordinaires
- WAR : Risques de guerre
- SRCC : Risques politiques et sociaux
- WSRCC : War, Strike, Riot and Civil Commotion (Guerre, Grève, Emeute et mouvement populaire)

Sommaire

REMERCIEMENTS……..……..p.5

LISTE DES ABREVIATIONS……p.7

INTRODUCTION……..…..……p.11

PARTIE I : Les risques garantis par les polices spéciales d'assurance des marchandises transportées……..p.16

Chapitre I : La mise en œuvre des garanties spéciales……...…..p.17

Section I : Les dispositions générales des conventions d'assurance des risques de guerre et assimilés ……p.17

Section 2 : La tarification des garanties RG……...…..p.20

Chapitre II : L'assurance des facultés – une garantie encadrée……..…p.29

Section 1 : Les similitudes des risques couverts par les conventions spéciales……p.30

Section 2 : Les spécificités françaises liées à la couverture des risques……..……....p.42

PARTIE II : Les différences dans le fonctionnement des conventions spéciales françaises et anglaises……..……...p.54

Chapitre I : L'adaptation des garanties françaises à l'évolution du marché de commerce international…….……..…p.56

Section 1 : La Garantie Étendue : une particularité du marché français…….……p.63

Section 2 : La garantie Waterborne : une couverture limitée au voyage purement maritime..……..p.59

Chapitre II : Les impératifs temporels imposés par le marché anglais……. p.67

Section 1 : La durée du risque dans l'assurance anglaise WAR ……..p.68

Section II : La garantie des risques politiques SRCC……p.73

CONCLUSION……..……p.79

BIBLIOGRAPHIE…….……p.81

TABLE DES MATIERES…….p.84

ANNEXES…….p.87

Introduction

L'assurance est la condition du commerce international[1]. Elle a été introduite à Londres par des marchands lombards probablement dès le XVIème siècle[2]. A la fin du XVIIème siècle, elle prend un ampleur tout en restant inorganisée. Cependant, un tenancier de « coffee-house » londonien, Edward Lloyd, avait organisé un réseau de correspondants dans les principaux ports d'Angleterre et du continent européen, qui l'informaient sur les mouvements des bateaux et le monde maritime en général[3]. Or, l'assurance maritime était alors considérée comme un jeu. Mais aux cours des années, les structures de l'assurance maritime se modifient peu à peu.

Néanmoins, il n'existe pas de source légale internationale commune pour les assurances maritimes.

Pendant plusieurs siècles, les assureurs de Londres connaissaient uniquement les polices qu'on appelait le Lloyd's *SG Form*. Sans être sûr, nous pouvons admettre que ces deux lettres signifient *« Ship and Goods »*, c'est-à-dire *« navire et marchandises »*. Ce dernier a disparu mais le marché avait gardé les mêmes formes de garanties et de couvertures fondamentales.

Ce droit anglo-saxon, codifié en 1906 sous le nom de *« Marine Insurance Act »* a eu une influence considérable sur l'assurance maritime mondiale.[4]

En France, les grands principes du droit maritime et de l'assurance maritime actuelle ont été posés par l'*Ordonnance sur la marine »* rédigée en 1681 à l'initiative de Colbert[5].

---

[1] P. BONASSIES et C. SCAPEL, « Traité de droit maritime », *L.G.D.J, Traité*, 1e éd., 2006
[2] F. BAUCHARD, « Londres : Lloyd's fortune de mer », Article de presse, Les Echos, 1er juillet 2009
[3] M. DOMAS, « L'assurance maritime au Lloyd's, histoire, organisation, commentaire de la police, étude théorique et pratique », Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Faculté de droit, 1936
[4] V.P. LATRON, « Les nouvelles clauses anglaises d'assurance maritime sur facultés », *DMF*, n° 602, Lamy,1982
[5] F. TURGNE, « Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie », Fasc.990, *JurisClasseur, LexisNexis*, 17 juin 2014

Actuellement, ce type d'assurance fait l'objet du Titre VII du Livre premier du Code des assurance.

L'extension de l'économie commerciale provoque l'évolution des assurances maritimes. L'assurance maritime est une expression pratiquement identique à celle d'assurance transports. Le transport maritime occupe toujours une part très importante des opérations commerciales. Cependant, avec le temps, d'autres moyens de transport comme le transport terrestre, fluvial, ferroviaire et aériens se sont bien développés. Face à une évolution extrêmement vite de commerce international l'assurance maritime s'adapte au progrès du marché en englobant plusieurs modes de transports dans son domaine d'activité.

L'assurance maritime et transports occupe toujours une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées. Son rôle principal est de procurer aux chargeurs des facultés[6] une protection efficace contre les risques de pertes et dommages que courent les marchandises et de fournir une sécurité financière d'autant plus indispensable que les capitaux engagés sont souvent considérables. Elle prend donc en charge les dommages matériels causés aux biens transportés ainsi que les frais de prévention des dommages, les frais d'assistance et la contribution d'avarie commune.

Dans notre époque, souvent troublée par des conflits dans toutes les parties du monde, il n'existe pratiquement pas de chargeurs qui ne prennent pas la précaution d'assurer leur cargaison pour des risques de guerre civile ou étrangère, représailles, actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

Le terme « guerre » est devenu partie intégrante du libellé et du vocabulaire de l'Assurance cargaison en 1982. Malgré les conflits persistants, ici et là, il n'existe en réalité aucune définition définitive et exhaustive de la guerre. Comme le dit John Dunt : *« Le mot doit recevoir son sens ordinaire et populaire, comme le ferait un homme de commerce. Le tribunal cherche le sens voulu par les parties et non un sens juridique technique dérivé des subtilités du droit international »*[7].

[6] Le terme « facultés » signifie « marchandises »
[7] J. DUNT, « Marine cargo insurance », Second Edition, Informa Law, London 2009

Le risque de guerre est un risque exceptionnel qui pendant longtemps a été associé aux risques ordinaires. Ces derniers étaient couverts au sein d'un seul contrat d'assurance mais il y avait une majoration de la prime.

La nécessité de distinguer la police risques ordinaires et police risques de guerre et assimilés est venue avec l'évolution du contexte international. La différence de nature des risques et l'impossibilité d'aborder leur gestion commerciale sous le même angle ramène à la séparation des risques.

En effet, c'est en 1840 qu'on trouve les premières polices françaises qui distinguent les risques exceptionnels des risques de mer ordinaires.[8] Il s'agit de la « police de Paris et de Bordeaux » dans laquelle les risques de guerre étaient exclus.

En 1930, la loi française du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance a confirmé ce principe en édictant une exclusion générale des risques de guerre étrangère et civile, des émeutes et mouvements populaires. L'exclusion des risques exceptionnels est également prévue par le Code des assurances dans les articles L.121-8 et L.172-16.[9]

Suite à la séparation des risques, plusieurs révisions ont suivi. Les législateurs français et anglais tentaient de réglementer plus précisément l'assurance du risque de guerre. Après les dernières modifications effectuées sur les deux marchés, on a l'impression d'être en présence des nouvelles conditions qui ont pour effet d'avancer dans le temps et dans l'espace le commencement de la garantie.

Il faut noter qu'il existe différentes conditions étrangères telles que les conditions allemandes, norvégiennes, américaines pour la couverture des risques de guerre et assimilés.

Toutefois, les plus demandées sur le marché restent les conditions proposées par les français et celles proposées par les assureurs de Londres.

---

[8] J. VALERY, « Contrats d'assurance maritime du XIIIe siècle », Fontemoing (Paris), 1916

[9] Les articles L.121-8 et L.172-16 du Code des assurances énoncent également que *« l'assureur ne répond pas, sauf convention contraire, des pertes et dommages résultant de la guerre civile ou étrangère, d'émeute ou de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme, de piraterie, de capture, prise ou détention par tous gouvernement ou autorités quelconques, ou des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules »*.

Les plus connues sont les ICC clauses élaborées par Lloyd's Market Association and International Underwriting Association of London. Il s'agit des *Institute War Clauses (Cargo)* Cl.385[10] et *Institute Strike Clauses (Cargo)* Cl. 386[11].

De l'autre côté, il y a les clauses standards françaises, à savoir la police Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève « Garantie Étendue » du 1er juillet 2018[12] et les Conventions spéciales « Garantie Waterborne » du 1er juillet 2018[13].

La pratique nous montre que les évolutions des polices maritimes françaises et anglaises se suivent jusqu'à nos jours. Les derniers grands changements ont été opérés en 2008.

La grande question qu'on peut se poser est celle de savoir si les changements intervenus en Angleterre ont conduit les assureurs français à refondre leur propre police d'assurance pour s'aligner sur le contenu des polices spéciales d'assurance des facultés anglaises. Par ailleurs, une autre question peut se rejoindre à cette problématique, à savoir quelles sont les spécificités du marché français par rapport au marché de Londres. Est-ce qu'à l'heure actuelle, le marché français est susceptible d'offrir aux assurés une nouvelle formule d'assurance qui n'a pas d'équivalent dans le monde ?

Ce mémoire aura donc pour objectif de mettre en évidence les différences entre les polices françaises et les polices de Londres concernant les événements garantis et de démontrer que bien que les deux marchés proposent une construction similaire du fondement de la garantie : énoncer la couverture et indiquer les risques exclus, la différence essentielle se trouve dans leur mode de fonctionnement.

[10] ANNEXE N°1
[11] ANNEXE N°2
[12] ANNEXE N° 3
[13] ANNEXE N° 4

Pour mieux répondre à cette problématique, il serait important d'analyser le mécanisme du marché de Londres et du marché français en se concentrant sur deux points principaux que sont les risques assurables et la durée de la garantie du transport maritime et de son étendue à terre.

Suivant cette logique, la première partie de ce mémoire va porter sur les conditions d'utilisation de la garantie française, la gestion d'aggravation des risques, la comparaison des risques couverts par les polices spéciales et leur structure énumérative.

Dans la deuxième partie, on étudiera les particularités du marché français et les différences entre la durée de la garantie prévue dans les deux polices françaises *« Garantie Étendue »* et *« Garantie Waterborne »* ainsi que dans les imprimés War et SRCC du Lloyd's. Pour mieux comprendre le fonctionnement des polices spéciales, il faut analyser aussi le délai applicable pour la prolongation de la garantie une fois que le transport des marchandises s'est terminé.

PARTIE I : Les risques garantis par les polices spéciales d'assurance des marchandises transportées

Aujourd'hui, les assureurs font application de ce principe qui permet de distinguer les risques de mer ordinaires des risques de guerres et assimilés. D'une manière générale, tous les risques exceptionnels sont exclus des garanties générales françaises.

Les assureurs maritimes de la Grand Bretagne appliquent d'ailleurs un régime identique au régime français. Les polices risques ordinaires excluent également les risques de guerre (war risks) et les risques assimilés (risques politiques et sociaux). Les assurés ont la possibilité de « racheter » ces exclusions par le biais de la souscription de *« Conventions spéciales »* et d'une clause additionnelle couvrant les risques de guerre et risques assimilés. Ce principe de l'exclusion des risques de guerre et de leur rachat par des conventions spéciales se retrouve également sur d'autres marchés d'assurance maritime et des transports, notamment sur le marché norvégien, japonais, américain et allemand.

Les Conventions spéciales françaises n'étant pas autonomes, elles ne peuvent être souscrites qu'en complément d'un contrat d'assurance « Risques ordinaires ». La combinaison des deux conventions est soumise à des certaines règles. Les règles exposées pour le fonctionnement de la police maritime des risques ordinaires s'appliquent dans leur quasi-totalité pour les Conventions spéciales RG (Chapitre I).

Les risques « rachetés » comme les risques de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ; de piraterie ; de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques, d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme sont précisément énumérés dans les deux types d'imprimés. Malgré certaines similitudes, il existe des différences dans la liste des garantis proposés par les assureurs de Londres et les assureurs français (Chapitre II).

Chapitre I : La mise en œuvre des garanties spéciales

Concernant la mise en place des conditions spéciales, le marché français a imposé dans les imprimés RG ses propres exigences qui établissent la première grande différence entre les deux marchés d'assurance (Section I).

La souscription des polices RG se fait moyennement une surprime. Cette tarification dépend de la zone d'opération déclarée par l'assuré (Section II).

Section I : Les dispositions générales des conventions d'assurance des risques de guerre et assimilés

Les Conventions spéciales anglaises sont autonomes. Elles peuvent être souscrites indépendamment du contrat d'assurance « Risques ordinaires ».

Ce n'est pas le cas sur le marché français où la garantie *« Waterborne » et la « Garantie Etendue »* ne doivent être souscrites qu'en complément d'un contrat d'assurance « Risque ordinaires ». Les imprimés français renvoient expressément aux conditions générales sur les risques ordinaires. Cela veut dire que les règles exposées pour le fonctionnement de la police d'assurance du transport des marchandises RO s'appliquent dans leur totalité aux conventions spéciales RG (Paragraphe 1).

L'articulation de l'assurance des risques exceptionnels avec les garanties générales peut être justifiée par l'article L.172-17 du Code des assurances qui est repris par la clause de Présomption, article 3 de la garantie française RG (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les différentes conditions tenant à la couverture des marchandises

Le premier article des conventions spéciales françaises précise que *« Les présents Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voies maritimes, terrestre, fluviale ou aérienne, et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour*

une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires »[14] Cette disposition est prévue dans toutes les conventions spéciales, aussi bien dans la garantie *« Garantie Etendue »* que dans la Garantie *« Waterborne »*.

Pour être efficace, l'imprimé français RG doit donc impérativement compléter une garantie Risques Ordinaires. Ce n'est pas le cas, comme vous l'avez déjà remarqué pour l'imprimé anglais qui est tout à fait indépendant.[15]

C'est l'une des spécificités des imprimés français RG. La convention spéciale française prévoit certaines exigences. D'abord une police contre les risques ordinaires doit être souscrite pour couvrir la cargaison pour un voyage déterminé. Ensuite la police spéciale contre les risques de guerre ne peut être souscrite qu'en tant que garantie complémentaire pour couvrir les mêmes marchandises pour le même voyage.

En effet, la garantie risques de guerre et assimilés ne doit faire que compléter un contrat assurant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires.

Au contraire, le marché anglais ne pose aucune exigence par rapport l'articulation de ses garanties RO et RG.

Paragraphe 2 : La justification du caractère accessoire de la garantie étendue

L'article L.172-17 du Code des assurances prévoit que *« lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer »*.

Les Conventions spéciales RG pour l'assurance des marchandises transportées par voie maritime contre les risques de guerre du 1er juillet 2018, reprennent dans son article 3 intitulé « *Présomption sur l'origine du sinistre »* le même principe.

[14] Art. 1er § 1 des Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève » - RG Waterborne et GE du 1er juillet 2018
[15] Études comparatives des assurances maritimes – documentation mise en disposition par le GAREX

Il prévoit que lorsque la marchandise est perdue et on a des doutes sur l'origine du sinistre, celui-ci sera réputé résulter d'un événement de mer, que ce soit en période de guerre ou non[16].

En conséquence, le sinistre peut être considéré dans certains cas de la police RO et d'autres, de la police RG[17]. Si l'assuré ne souscrit que la garantie de guerre, celui-ci risque donc de se retrouver dans une situation de non assurance.

C'est la raison pour laquelle les imprimés français RG sont dépendants des imprimés RO. L'assurance contre les risques ordinaires est indispensable pour que les conventions spéciales aient des effets. La garantie Risques de Guerre et assimilés se présente alors comme une garantie accessoire qui n'est possible que si les mêmes intérêts qui en sont l'objet sont probablement assurés contre les risques ordinaires. [18]

La garantie risques de guerre est résiliée de plein droit dès que la garantie risques ordinaires prend fin.

Au contraire des imprimés français, les imprimés anglais ne prévoient pas une clause de « Présomption sur l'origine du sinistre ». Ils se remettent aux arbitres, aux juristes ou à l'existence éventuelle d'une *« Missing vessel clause »* ou de clauses particulières prévoyant ces cas.

En l'absence d'une clause *« Missing vessel »* ou une autre clause particulière qui prévoit ce cas exceptionnel, les conventions anglaises se remettent dans ce cas à une répartition 50% assureurs risques ordinaires et 50% assureurs risques de guerres jusqu'à ce que les origines de l'événement soient déterminées. Cela explique le caractère tout à fait indépendant des conventions spéciales anglaises.

---

[16] C.cass. ch. civ., *Cie d'assurances La Foncière et autres c/ Crédit industriel et commercial*, 17 juillet 1967, n°65-13.857, publié au bulletin : lextenso.fr

[17] P.A. EDORH-KOMAHE, *« La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance des risques de guerre »*, Mémoire Master 2 DSAMO, Université de Nantes, CDMO, 2016

[18] Idem.

Dans tous les cas, la garantie de ces risques exceptionnels a un prix. La tarification est basée sur le principe de la prise en compte de la destination des facultés assurées.

Section 2 : La tarification des garanties RG

La plupart des routes maritimes empruntées par les transporteurs multinationaux passent par des zones de guerre en activité ou des zones potentiellement exposées au risque de guerre.

La garantie « Risque de guerre » est donc indispensable pour les marchandises, chargées, transportées et déchargées dans certains espaces géographiques.

En conséquence, les banques émettrices en particulier dans le cadre d'opérations sous forme de crédit documentaire prennent les risques de guerre très au sérieux et exigent une police d'assurance couvrant les risques de guerre.

Si l'assuré décide d'opérer dans une zone dangereuse comme par exemple Nigéria, Arabie Saoudite ou les Émirats Arabes Unis, il doit préalablement informer son assureur qui fixera ou non une surprime.

L'évolution des risques oblige les assureurs des risques de guerre français et anglais d'établir une classification de ces zones à risques aggravés.

En France, il existe une classification des pays par zones de risques qui varie de 0 à 9 en fonction de leur degré de danger (1).

Pour établir leurs tarifications, les assureurs anglais font référence à la liste « JCC List » qui énumère les zones dangereuses selon le degré de menace déclare (2).[19]

[19] Voir la JCC Cargo Watchlist modifiée le 8 Juillet 2019 http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html

En pratique, les polices d'assurance françaises et anglaises font généralement référence à ces deux listes.

Toutefois, le marché d'assurance des risques de guerre est très évoluant et la situation dans une zone à risque peut s'aggraver d'un jour à l'autre. Cela peut avoir un effet soit sur les taux de primes en RG, soit sur la vie du contrat d'assurance (3).

Paragraphe 1 : La classification des zones à risques aggravés par le marché français

L'article 8 de la convention spéciale *« Waterborne » et de la « Garantie Étendue »* modifiée le 1er juillet 2018, dispose que *« La garantie est soumise à l'accord préalable de l'assureur, sauf dispositions contraires dans les Conditions particulières, et à une éventuelle surprime en cas de transport depuis ou à destination d'une zone géographique faisant l'objet d'une cotation au cas par cas »*

Cette disposition prévoit une surprime pour les zones classées à risque. Les variations de tarifs des transports des marchandises vont suivre les évolutions souvent rapides de la situation dans ces zones. Le marché des risques de guerre et assimilés se caractérise par une fluctuation des taux de prime, qui augmentent très rapidement en période de crise et diminuent en période de calme[20]. C'est pour cette raison-là que les assureurs français revoient quotidiennement ses taux après avoir pris connaissance du contexte international.

A cet égard, l'information sur les situations demeure très importante pour l'assurance des marchandises transportées. Pour fixer ses taux, la compagnie d'assurance tient compte à la liste développée par la Caisse Centrale de Réassurance (CCR). Cette liste classe les États de 0 à 9 par ordre croissant selon leur degré de dangerosité.

La CCR est un réassureur public qui présentait la particularité de proposer, avec la garantie de l'État, une couverture illimitée des risques exceptionnels liés au transport des marchandises.

[20] Études comparatives des assurances maritimes– documentation mise à disposition par le GAREX

Depuis le 31 décembre 2018 la CCR a cessé son activité de réassurance des risques exceptionnels liés au transport.

Comme évoqué lors de mon entretien avec Monsieur Jean Paul THOMAS, suite à la suppression de la réassurance de l'État en illimité, aujourd'hui c'est le Conseil d'administration du CESAM qui se voit confier la mission de développer une notation des pays à risque aggravé. Pour satisfaire cette mission, le CESAM reprend le même système de notation que le site CCR. Un expert est prévu pour permettre de nourrir les systèmes de gestion qui ont déjà intégré ces notes dans leurs propres processus. [21]

Les zones notées, tant pour les risques couverts en *Waterborne* que pour ceux couverts en *Garantie étendue*, peuvent souvent être revues si une situation nouvelle devait faire évoluer la note d'une zone.[22]

Si un pays est noté 1 par exemple la Bulgarie, cela veut dire que c'est une zone sans risques particulier.

Les zones classées 7 font l'objet de cotations au cas par cas. Les zones classées 8 comme par exemple Ukraine, font également l'objet de cotations au cas par cas mais une demande écrite doit été préalablement adressée auprès de la CCR. [23]

GARANTIES RISQUES DE GUERRE - Imprimé FFA
PAYS COTÉS AU CAS PAR CAS EN GARANTIE ETENDUE

CODE PAYS	FRANÇAIS	ANGLAIS	CODE ZONE	LIBELLE ZONE	DATE DEBUT	DATE FIN	NOTATION	JUSTIFICATIF
AFG	Afghanistan	Afghanistan	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
SAU	Arabie Saoudite	Saudi Arabia	2	Provinces de Jizan, Asir et Najran	01/07/2019	31/12/9999	7	20190628082700-SAU-2.pdf
BLR	Biélorussie	Belarus	1	Tout le pays	01/09/2018	31/03/2019	7	Pas de Justificatif
PRK	Corée du Nord	North Korea	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
CUB	Cuba	Cuba	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
ERI	Erythrée	Erythrée	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
IRQ	Irak	Iraq	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
IRN	Iran	Iran	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
LBY	Libye	Libya	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
MLI	Mali	Mali	1	(Nord : au dessus de 15° lat Nord)	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
MLI	Mali	Mali	2	(Sud : en deça 15° lat Nord)	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
NGA	Nigeria	Nigeria	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
CAF	République Centrafricaine	Central African Republic	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
SOM	Somalie	Somalia	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
SDN	Soudan	Sudan	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
SSD	Soudan du Sud	South Sudan	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
SYR	Syrie	Syria	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	9	Pas de Justificatif
PSE	Territoire Palestinien	Palestinian Territory	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif
UKR	Ukraine	Ukraine	2	régions Crimée Donetsk Luhansk	01/09/2018	05/12/2018	7	Pas de Justificatif
UKR	Ukraine	Ukraine	2	régions Crimée Donetsk Luhansk	06/12/2018	31/12/9999	8	Pas de Justificatif
YEM	Yémen	Yemen	1	Tout le pays	01/09/2018	31/12/9999	7	Pas de Justificatif

Les zones classées 9 comme par exemple Iran et Sud Soudan, sont des zones sous sanctions qui ne font pas l'objet de cotations.

En principe, le CESAM ne note que les pays et non pas les zones maritimes qui représentent un risque aggravé tandis que les anglais ont établi une notation des pays ainsi que des zones maritimes dangereuses. Par exemple, sur la liste *« JCC Cargo Watchlist »* les zones du Golfe Persique et du Golfe d'Oman sont noté 3.0. Ils avaient considéré que la menace pour les marchandises est « high » ou « haute ».

Néanmoins, la majorité des incidents récents ayant été rapportés dans une partie limitée des eaux du Golfe Persique et du Golfe d'Oman, le CESAM avec l'accord du Comité Maritime Aviation Transport (COMAT) a décidé de créer une zone maritime spéciale pour les zones concernées. La zone dans un rayon d'environ 200 km autour du détroit d'Ormuz est déjà notée 5.

GARANTIES RISQUES DE GUERRE - Imprimé FFA
NOTATION DES EAUX INTERNATIONALES

CODE EAUX I	LIBELLE	DATE DEBUT	DATE FIN	NOTATION
GP1	Golfe Persique et Golfe d'Oman	23/07/2019	01/01/9999	5
ZZ1	Zones autres que ci-dessus	17/07/2019	01/01/9999	1

Le CESAM a pris [24] cette décision en raison des derniers incidents graves dont six attaques à l'explosif contre des pétroliers et un tir de missile iranien ayant neutralisé un drone militaire américain survolant le Golfe d' Oman et la saisie, par l'Iran, d'un pétrolier battant pavillon britanniques dans le détroit d'Ormuz.

[24] Voir Annexe N°5 : Notice explicative du CESAM

D'après le Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports, ces évènements représentent une forte menace sur le transport de marchandises par voie maritime. Elles sont susceptibles d'être endommagées par des missiles, roquettes, torpilles. Elles peuvent également être saisies par des forces navales pour des raisons politiques, ou bloquées dans le Golfe Persique en cas d'impossibilité de transiter par le détroit d'Ormuz pour des raisons de sécurité.

Il faut noter ici que la liste établie par CESAM est inclue dans les polices d'assurance des marchandises. Les contrats font une référence directe aux zones CESAM. Ce qui n'est pas le cas chez les anglais.

Paragraphe 2 : Les zones classées par le marché anglais

Les intérêts des assureurs britanniques des marchandises transportées sont représentés par le Joint Cargo Committee (dit « JCC »).

Le « JCC » réunit des représentants des syndicats du Lloyd's et de la société UIA. Il recueille des conseils auprès des organismes indépendants qui analysent la situation géopolitique de chaque pays. Il a pour mission d'établir une liste des zones géographiques spécifiques où il serait considéré qu'un risque pourrait être accru pour les marchandises en transit ou/ et stockées à partir des informations fournies par *« Exclusive Analysis »*.

Il s'agit de la liste dite *« JCC Cargo Watchlist »* dont la dernière modification a été portée le 8 Juillet 2019. [25]

La *« JCC Cargo Watchlist »* énumère les zones dans lesquelles les marchandises transportées sont exposées à risques. Le degré de menace déclaré peut être d'élevé, de haut comme au Gulf Persique par exemple ou de sévère comme en Syrie par exemple.

L'échelle de risque va de 0 à 10. Cette énumération permet de comparer le risque entre les lieux, offrant un degré de risque supérieur à celui des autres.

C'est le *« JCC »* qui s'engage à fournir toutes les indications aux assureurs pour leur tarification. Néanmoins, les assureurs sont libres de coter de manière indépendante.

La responsabilité de l'utilisation de cette liste incombe entièrement aux souscripteurs, courtiers et assurés. Le Comité décline toute responsabilité pour toute erreur ou omission en établissant cette liste.[26] Les notes données sont à titre indicatif et cette liste n'est pas inclue en tant que telle dans le contrat d'assurance.

[25] Voir le site : http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html
[26] Voir le site web :
https://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/GCWL/Global_Cargo_Watch_List.aspx

Paragraphe 3 : La vie des garanties spéciales

L'assuré est tenu par les conventions spéciales d'assurance de déclarer toute modification de destination de chargement ou déchargement des marchandises. Lorsqu'il s'agit d'un voyage à destination des zones dites dangereuses comme Libye par exemple, qui est notée 7 par le CESAM et 5.4 (sévère) par les anglais, la déclaration préalable ou *« le previous advice »* est obligatoire.

Les voyages et les transites à destination des zones énumérées dans les listes élaborées par le CESAM et JCC Cargo Committee peuvent augmenter le risque ce qui peut entrainer la révision des conditions du contrat d'assurance et l'application éventuelle d'une surprime.

En cas d'aggravation du risque, l'article L.172-3 du Code des assurances, applicable aux assurances de dommages depuis le 1er juillet 2012 propose deux solutions :

-si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui restant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue ;
- si l'aggravation n'est pas le fait d'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue. [27]

Le principe est donc l'application d'une tarification en matière de RG plus élevée basée sur une appréciation financière du contexte géopolitique.

[27] **Article L172-3 :** *« Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 172-2.*
Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.
Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue. »

Jusqu'à 2018 la CCR mettait à disposition aux assureurs RG françaises un barème minimum et des surprimes pour zones aggravées sur son site. Ses taux étaient souvent revus au fil des événements et de l'actualité.

Comme l'a confirmé Monsieur Jean Paul THOMAS lors de notre entretien, compte tenu de l'évolution du droit de la concurrence, à l'heure actuelle ce n'est plus la CCR qui détermine les taux de surprime. La tarification des assureurs est libre. La prime additionnelle est donc définie de manière indépendante par la compagnie d'assurance elle-même, comme me l'avait également confirmé Monsieur Jean de LAVERGNOLLE.

Les surprimes ne sont valables que vingt-quatre ou quarante-huit heures et la garantie est limitée à sept jours maximum à compter de l'entrée du navire transporteur dans les zones à risques aggravés (HRA).

Cette validité de vingt-quatre ou quarante-huit heures permet aux assureurs de revoir leur taux. En période de crise, une modification importante des surprimes au jour le jour est toujours envisageable.

Par exemple, par la suite de la crise présidentielle au Venezuela, les assureurs français se voient obligés de traiter chaque demande de transport ou de stockage du fret dans les zones maritimes Vénézuéliennes au cas par cas. Un questionnaire doit être obligatoirement remplie par l'assuré avant se voir confirmé la garantie de ses facultés.

QUESTIONNAIRE COMPLIANCE *VOYAGES*	
Information relating to the Insured	
Name of Assureds?	
Country of location / domicile of Assureds?	
Information relating to the insurance policy	
Type of cover (Hull-P&I, Cargo)?	
Structure of coverage (Direct insurance/Reinsurance)?	
GAREX Leader or Follower (share & name of the Leader)?	
Information relating to the voyage (if any)	
Name of ports called in the High Risks Areas of a sanctioned country?	
Type of cargo transported (providing as much information as possible such as cargo manifest, bill of loading,...)?	
Value of the cargo (for cargo policy)?	
Humanitarian voyage?	
Name of the vessel?	
Value of the vessel (for Hull policy)?	EUR
Name & place of domicile of the Consignee?	
Name & place of domicile of the Seller?	
Name & place of domicile of the person, company or entity supplying the cargo (the Supplier if different from the Seller)?	
Name & place of domicile of the Buyer?	
Name & place of domicile of the Receiver of the cargo (the Client if different from the Buyer)?	
Location & name of the loading and discharge ports?	

Les conventions françaises et anglaises offrent toutes les deux une liberté aussi bien à l'assureur qu'à l'assuré. Il s'agit de la possibilité de résilier les polices RG à tout instant par lettre recommandée et à l'expiration d'un préavis de trois ou cinq jours pour les conventions françaises[28] et sept jours pour les conventions anglaises. [29]

[28] Voir Annexe N°4 : Convention spéciale Garantie Waterborne, article 9, 3°)
[29] Cette *« privilège »* est confiée aux britanniques par la clause additionnelle *« Institute War Cancellation Clause Cargo »*

L'avantage des garanties spéciales du marché français est qu'elles posent donc des limites pour la clause de résiliation contrairement aux anglais qui ne prévoient pas de cas de non-résiliation.

Dans les cas où la situation géopolitique s'aggrave, les britanniques peuvent alors se désengager à tout moment s'ils estiment que l'accumulation des risques et les sinistres potentiels sont trop importants. Cette faculté de résilier le contrat d'assurance agit donc comme une protection supplémentaire offerte aux assureurs.[30]

L'aggravation de la situation vénézuélienne a entrainé par exemple la résiliation de plusieurs garanties risques de guerre et assimilés par les anglais.

Chapitre II : L'assurance des facultés – une garantie encadrée

Les dommages couverts par les garantis spéciales françaises et anglaises sont énumérés dans les contrats d'assurances. Toutefois, les assureurs de Lloyd's proposent à l'assuré deux garanties séparées l'une de l'autre. Il s'agit des *Institute WAR Clauses (Cargo)* et *Institute STRIKE Clauses (Cargo)* qui sont autonomes. Cette distinction entre les risques de guerre et les risques politiques, opérée par les britanniques, s'explique par des raisons historiques.

A la différence du marché anglais, les assureurs français ne font pas de distinction entre les risques de guerre et les risques politiques parce que pour eux les risques de guerre et risques politiques ont une origine commune qui se trouve dans les décisions, les agissements ou les carences des états ou des gouvernements et de leurs appareils de défense. C'est pourquoi, les risques politiques sont pris en charge par les mêmes conditions spéciales qui assimilent ce type de risque à la guerre.

Suivant les imprimés RG, il est remarquable que les risques assurés par les anglais et français sont cependant presque les mêmes (Section I). Bien que ça, les imprimés anglais ne

[30] « La couverture des risques de guerre en assurance transport », Article, 2003 – documentation propre au GAREX

couvrent pas par rapport à l'imprimé français les risques résultants des actes de sabotage, les risques nucléaires, la piraterie et les risques dit CEND (Section II).

Section 1 : Les similitudes des risques couverts par les conventions spéciales

Les Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées cherchent à couvrir deux catégories de risques englobant diverses qualifications juridiques.

Malgré que sur le marché français, la police spéciale offre une garantie commune pour les deux catégories de risques, il sera indispensable de distinguer les risques de guerre à proprement parler et les risques politiques en vue de mieux faire la nuance entre les risques énumères dans les l'imprimé RG français et l'imprimé RG anglais.

Toutefois, les risques de guerre sont des risques objectifs. Autrement dit, ce sont des risques dont le dommage matériel ou la perte sont provoqués directement par un acte de guerre ou par une situation de guerre antérieure. Il s'agit des risques qui regroupent les actes de la guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, de tous accidents de torpilles, mines et de tous les actes qui se rattachent à la guerre civile (Paragraphe 1).

Les risques politiques sont des risques subjectifs dans lesquels les dommages et les pertes sont provoqués par une mesure prise par une autorité de fait ou de droit. Il n'y a pas de destructions. Le plus souvent on parle d'une confiscation du navire transporteur et les marchandises (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les risques de guerre à proprement parler

Suivant les conditions spéciales « *Institute War Clauses (Cargo)* » par fait de guerre, il faut entendre tous les actes qui se rattachent étroitement aux opérations militaires comme la guerre civile, étrangère, révolution, rébellion, insurrection, tout acte hostile de ou causé à un

pouvoir belligérant, capture, saisie, arrestation, contrainte, mines, torpilles, bombes et autres armes de guerre (A). [31]

Néanmoins il est important de préciser ici que les Conventions Spéciales françaises ne couvrent que les dommages et les pertes résultant des événements de *« captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par toutes autorités gouvernementales quelconques »*.

Au contraire, les anglais ne garantissent que les risques de *« capture, seizure, arrets, restraint or detainment »* liés à la guerre (B).

A/ Les dommages résultants de guerre civile ou étrangère, mines et tous autres engins de guerre

1/ La guerre civile ou étrangère

La spécificité, comme il a été déjà précisé, des polices francises RG est que celles-ci regroupent dans le même texte, d'un côté la couverture des risques qui se rattachent à la guerre et de l'autre la couverture des risques ayant un caractère politique.

Pour mémoire, avant la modification du 1er juillet 2018, les garanties françaises du 31 décembre 2008 prévoyait dans son article 2, 1°), a) la couverture des dommages et pertes résultants de *« guerre civile ou étrangère, 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 »*. Cependant, après les dernières modifications en 2018, le contenue de la convention spéciale RG a évolué. Ces risques restent toujours garantis mais dans trois paragraphes séparés.

[31] M.B. CRESCENZO-D'AURIAC, « Assurance maritime-Risques de guerre et assimilés », *JurisClasseur, Responsabilité Civile et Assurances*, Février 2002

La guerre est peut-être le danger avec lequel les tribunaux sont plus prudents en matière de définition. Hugo Grotius, avocat international, le décrit comme "*un combat armé entre États*".[32]

Dans les deux imprimés standards, ce sont les faits de guerre qui constituent ce risque couvert. Cela veut dire que les actes de guerre regroupent les mesures d'hostilité ou de défense, de représailles, les torpillages, les bombardements, le heurt d'une mine et tous autres engins de guerre et également de tous accidents et fortunes de guerre.[33]

Les polices distinguent la guerre étrangère de la guerre civile, mais cette distinction n'a aucune influence sur la garantie « guerre ».

La guerre étrangère est *« celle intervenant entre deux ou plusieurs puissances, entre peuples n'appartenant pas à la même nation »*.[34]

La guerre civile est *« la guerre entre citoyen d'un même pays »*[35]. La guerre d'Espagne peut être citée comme un exemple de guerre civile.

Les auteurs de « *The Institute Clauses* » suggèrent que *« la guerre implique le recours à la force entre États ou entités possédant, au moins de facto, la caractéristique d'un État* »[36]. Le droit interne anglais pourrait également tenter de donner plusieurs définitions, mais les tribunaux préfèrent lui donner un « sens commun ». Il semble que les tribunaux doivent en décider à la lumière des faits de chaque affaire.

Il s'agit en principe des risques non ordinaires, d'une extrême gravité dont la notion est très difficile à apprécier. C'est pourquoi ni la loi française ni les conventions spéciales ne donnent pas de définition précise de l'acte de guerre. Elles laissent ce soin à la jurisprudence.

---

[32] C.VICENTE, « War Risk Insurance », Revue Juridique NEPTUNUS, LLM, Cardif Law School, 1995
[33] « Expose risques de guerre » et « Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; Définitions françaises » - documentations internes mises à disposition par le GAREX
[34] « Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; Définitions françaises » - documentation interne mise à disposition par le GAREX
[35] Idem.
[36] C.VICENTE, « War Risk Insurance », Revue Juridique NEPTUNUS, LLM, Cardif Law School, 1995

Toutefois, mon travail ne demande pas d'analyse approfondie de la guerre civile. Avec le développement des risques d'attentats et d'actes de terrorisme, il est devenu de plus en plus difficile de donner une définition précise de ce terme.

2/ Les risques d'explosion de torpilles, mines et tous autres engins

En ce qui concerne, la couverture des risques résultants de torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre, par les mots de *« résultant de torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre »*[37], l'auteur veut dire que les dommages causés par une arme de guerre suffisent à être rattachés à la couverture des risques de guerre[38]. La clause ne précise pas s'il doit s'agir des engins abandonnés ou pas.

Sur le marché anglais, cette clause existait déjà dans les clauses de guerre précédentes. Son libellé était légèrement différent, couvrant "*mines, torpilles, bombes ou autres engins de guerre"*. On peut remarquer d'ailleurs que dans les nouvelles clauses a été ajouté le mot *« derelict »*.

Le terme *« derelict »* se traduit en français comme *« abandonné »*. Il a été introduit dans le nouvel article *Institute War Clauses (Cargo)* afin d'éviter les conséquences négatives de l'affaire Costain-Blankevoort (Royaume-Uni) Dredging Co. Ltd. c. Davenport (The Nassau Bay).[39]

L'affaire concerne une drague (The Nassau Bay) qui, alors qu'elle participait à une opération visant à approfondir l'accès à un nouveau port de pêche en Manche, avait accidentellement aspiré des munitions larguées après la fin de la Seconde Guerre mondiale. En conséquence, le navire a explosé et a été coulé. La controverse a éclaté pour savoir s'il s'agissait d'une perte de guerre, puisqu'elle s'est produite de nombreuses années après la

[37] Article 1, a) et 1, b) des Conventions spéciales
[38] Parmi les exemples le plus significatifs qu'on trouve sur le marché français est une explosion de décembre 1997 quand la drague WD FAIRWAY est devenu la victime d'une explosion dans un pipe de succion à Felixstone en Grande Bretagne
[39] C.VICENTE, « War Risk Insurance », Revue Juridique NEPTUNUS, LLM, Cardif Law School, 1995

Seconde Guerre mondiale. Bien que l'assuré ait recouvré les sommes d'assurance de la perte de la drague, il a été impliqué dans un litige avec les autorités fiscales du Royaume-Uni Le propriétaire du navire a prétendu être exempté de payer une telle accusation, puisque la perte de la baie de Nassau était due à un risque de guerre. La question juridique était donc de savoir si une perte causée par une « mine » ou une « torpille » en temps de paix devait être considérée comme une perte due à la guerre. L'un des points à discuter était la manière dont les munitions ont été mises à la mer. À cet égard, les juges ont considéré que *« l'immersion de munitions en mer pouvait constituer une opération de guerre »*.

Comme il a été mentionné précédemment, l'adjectif « abandonné » a été ajouté juste après la publication de cette décision, afin de clarifier tout malentendu susceptible de se produire concernant ce type de couverture.

Toutefois, pour déterminer si une perte relève de cette rubrique, les tribunaux devront tout de même tenir compte de la manière dont les mines sont devenues des mines en mer.

Tous ces risques de guerre à proprement parler sont fréquent à notre époque. L'assurance maritime RG française et anglaise a pour l'objet donc d'en décharger les exportateurs ou importateurs de tous ces risques exceptionnels dont sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime. [40]

B / Les captures, prises, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions

Bien que la construction des conventions spéciales françaises et anglaises semble similaire, celles-ci ne couvrent pas tout à fait les mêmes risques.

Ces termes dont la signification se couvre par les définitions données par les uns et les autres ont vocation à régir plusieurs situations différentes.

[40] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

Néanmoins, pour examiner le régime de l'application de la couverture de ces risques de coercition, il faut passer au-delà des définitions données.

Pour déterminer le régime de l'application de la couverture de ces risques exceptionnels, il faut examiner la construction du régime juridique des deux conventions spéciales.

1/ Les risques de coercition garantis par le marché français

Les polices françaises RG pour l'assurance des marchandises transportées, garantissent les risques de « *captures, prises*[41]*, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements ou autorités quelconques* ». Il s'agit alors d'une garantie des dommages et pertes subis par les marchandises résultant des risques de coercition[42].

Lorsqu'elles parlent de capture, les polices françaises envisagent la saisie en haute mer d'un bâtiment ennemi par une puissance belligérante. De plus, par la capture, le Gouvernement du bâtiment capteur devient propriétaire du navire capté et les marchandises transportées par celui-ci[43].

S'agissant de la saisie, ce terme a un sens large. Comme en droit anglais, la saisie est définie comme un terme qui englobe en soit les situations de captures et de prises. Elle comprend donc toute forme de contraintes exercées sur le navire et la marchandise[44].

In s'en suit donc que capture, prise, saisie, sont des termes largement synonymes.

En analysant la structure de la couverture des risques de coercition selon les Conventions Spéciales « Facultés » françaises, on remarque une différence essentielle en ce qui concerne les risques couverts.

---

[41] Pour l'instruction du Ministère de la Marine du 24 décembre 1939, la saisie est la prise de la cargaison dans un port ou à terre : source : « Exposé risques de guerre » - documentation interne de GAREX

[42] AFSAT, « La couverture des risques de coercition par les polices et conventions spéciales « risques de guerre », Novembre 1997

[43] « Essaie de définition de certains termes » - documentation interne mise à disposition par le GAREX

[44] Idem.

En effet, la police RG française ne fait pas d'état d'une nécessité préalable de belligérance, contrairement aux clauses *Institute War Clauses (Cargo)*.

Les Conventions Spéciales « Risques de Guerre » englobent alors pour leur part les risques précédemment exclus de la couverture ordinaire.

Il convient de rappeler ici, que la couverture des risques de coercition comme les captures, prises, saisies et etc. *« par tous gouvernements et autorités quelconques »* est exclue par la Convention Générales *« Tous risques »*. De plus, les Conventions Spéciales se définissent comme un complément à la Police maritime ordinaire.

De ce fait, la garantie « Waterborne » et la « Garantie Etendue » rachètent les risques exclus sans exiger donc un préalable de belligérance car toute exclusion portée aux Polices Ordinaires trouve son application à la Convention Spéciale R.G.

C'est pour cette raison-là que les Conventions Spéciales ne présupposent pas d'état de belligérance pour garantir les risques de captures, prises, saisies et etc.

Les risques couverts par ces dernières sont définis par le législateur comme des risques qui ont alors le caractère politique.

Tout en faisant application de principes généraux, la détermination des cas de garanties pour risque de coercition semble mieux définie par les Polices anglaises. Celles-ci lient la coercition à un état de guerre ou guerre civile en excluant les coercitions pour raisons juridictionnelles civiles. Cette précision *« arising from risks covered uner 1.1 »* prêt alors moins à confusion et permet de réduire les cas de litige.

2/ La nécessité préalable de belligérance

« Capture, seizure, arrest, restreint or detaiment », ces risques ne sont pas nouveaux dans les clauses de guerre des instituts (cargaisons), car ils étaient déjà intégrés dans les

anciennes clauses de SG Forme. Pour cette raison, elles devraient être interprétées dans les nouvelles clauses de guerre, de la même manière que dans les anciennes.

Les rédacteurs des ICC attribuent au péril « capturer » la signification suivante : *« La capture proprement dite est une prise par l'ennemi comme prise, en temps de guerre ou par représailles, dans le but de priver le propriétaire de tout droit de propriété sur la chose prise ».* Leur définition désigne une prise (*taking at sea*) opérée en temps de guerre par un belligérant[45].

En ce qui concerne la *« saisie »*, les tribunaux anglais ont depuis longtemps établi qu'elle n'avait pas la même signification que celle de « capture ». Selon la définition anglaise, « capture » semblerait inclure à proprement parler tout acte de saisie ou de saisie d'un ennemi ou d'un belligérant. La « saisie » semble être un terme plus large que *« capture »* et va au-delà, et peut raisonnablement être interprétée comme englobant *« tout acte de prise de possession forcée, soit par une autorité légitime, soit par une force irrésistible »*[46].

L'*Institute War Clause (Cargo)* couvre les pertes et dommages résultant des *« capture, seizure, arrest, restreint or detaiment » (article 1.2)* ainsi que les conséquences de ceux-ci, mais seulement dans les cas où ces risques de coercition ont pour origine *« arising from »* un acte de belligérance *« war, civil war, revolution, rebellion, isurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power » (article 1.1).*

Cette dernière phrase a pour effet de qualifier les périls et de préciser qu'ils sont inclus dans la garantie uniquement lorsqu'ils sont rattachés à une guerre civile, une révolution, une révolte. En d'autres termes, pour être couverts, ces dangers doivent résulter des actes commis par ou contre un pouvoir belligérant.

[45] AFSAT, « La couverture des risques de coercition par les polices et conventions spéciales « risques de guerre », Novembre 1997
[46] « Essai de définition de certains termes », documentation mise à disposition par le GAREX

De ce fait, les assureurs « Risques de Guerre » de Londres établissent des frontières claires et sans ambiguïté à leur couverture concernant les dommages et pertes résultant des actes de capture, saisie et etc.

Ceux-ci, s'ils ont une origine dénuée de caractère de belligérance d'une part, ou une origine de droit privé ne seront pas couverts par le marché anglais.

Paragraphe 2 : Les risques politiques et sociaux

Les marchandises se trouvent aujourd'hui, au cours de leur transport maritime et terrestres, exposées à des risques assimilés à la guerre dans toutes les parties du monde. [47]

Les risques d'émeutes, mouvements populaires et grèves peuvent, pour leur part, être couverts dans le cadre de la police française *Waterborne* ainsi que la *« Garantie Étendue »* et police spéciale « *Institue Strike Clauses (Cargo)* » en tant du moins qu'ils se rattachent à un conflit professionnel. Entre dans cette catégorie des risques, par exemple, la destruction de la cargaison par des manifestants[48] (A).

La couverture des actes de terrorisme peut constituer une autre différence entre les deux polices RG. La Garantie *Waterborne* garantit les dommages liés aux actes de terrorisme qui se rattachent à la guerre aussi bien que les dommages résultant des actes de terrorisme ayant un caractère politique (B).

A/ La garantie SRCC

On parle de SRCC *« strike, riots and civil commotions lorsque »* lorsque s'appliquent les conventions spéciales anglaises *Institute Strike Clauses (Cargo).*

[47] M. ALLEGRET, « Livret-Guide de l'Assurance Transports », AFSAT
[48] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

La grève est très encadrée par le droit français et encore plus par le droit anglais.[49] Ainsi, on pourrait distinguer la grève licite ou illicite[50] mais ce ne sera important ni pour le marché d'assurance anglais ni pour le marché français car les polices spéciales sont indifférentes à la nature de la grève.

L. 2512-2 du Code du travail définit la grève comme *« la cessation concertée du travail »*. Cela suppose donc un mouvement collectif qui doit avoir un motif professionnel.

En droit anglais, la notion « strike » a presque la même signification, à savoir : *« la cessation du travail par un groupe de salariés agissant de manière combinée à la suite d'un conflit du travail »*. [51]

Le lock-out est le fait des employeurs et non plus des employés. Il intervient concurremment ou consécutivement à la grève des employés et se traduit par la fermeture momentanée d'une entreprise [52]. En maritime, il peut également s'exprimer par le désarmement d'un navire qui transporte la cargaison[53].

Les risques résultants des conflits du travail sont des événements fréquents et une telle garantie n'est pas superflue.

Les dommages liés à des émeutes et des mouvements populaires sont également garantis au sein des conventions spéciales. L'imprimé anglais traduit le terme *« émeute »* comme *« riots »* et le terme *« mouvement populaire »* comme *« civil commotion »*.

Ces deux notions sont très proches et il est difficile de distinguer l'émeute du mouvement populaire. Ils sont souvent liés aux manifestations violentes, concertées ou non,

---

[49] B. POTENTIER, « Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation », Mémoire, Université de Lyon, 2015
[50] A. POIRIER, *« La grève : comparaison franco-anglaise »*, MBDE Droit du Travail, Février 2013
[51] Définition donnée dans *« Employment Rights Act »* de 1996
[52] E. LAGRANGE, « LOCK-OUT », Encyclopaedia Universalis en ligne http://www.universalis-edu.com.lama.univ-amu.fr/encyclopedie/lock-out/
[53] « Expose risques de guerre »- documentation interne

de la foule et se caractérisent par le désordre sans qu'il y ait forcément révolte contre l'ordre établi[54].

Bien que souvent les définitions offertes par le législateur anglais soient plus précises que celles du droit français, nous pouvons remarquer que les garanties offertes par les assurés français et britanniques sont très complètes et bien encadrées.

B/ L'acte de terrorisme

L'*Institute Strike Clauses (Cargo)* garantit les dommages et les pertes liés à un acte de terrorisme ayant un caractère politique. Cela n'est pas le cas chez les assureurs français qui combinent dans une seule garantie des actes de terrorisme qui ont un caractère politique mais également actes de terrorisme qui se rattachent à la guerre.

Cette différence dans l'énumération des risques couverts peut provoquer des ambiguïtés.

En effet, l'assuré peut librement combiner les garanties en fonction de la nature de ses besoins. Il peut souscrire une garantie WSRCC qui nécessite la combinaison de l'Institute War Clause (Cargo) et l'Institue Strike Clauses (Cargo). Néanmoins, il peut avoir besoins d'une seule garantie.

De ce fait, dans le cas où il décide de souscrire une seule assurance qui garantit les WAR risques, les marchandises, ne vont pas être couverts, au cours de leur transit, contre des risques résultants des actes de terrorisme.

Il parait que cette exclusion du terrorisme des risques de guerre, grèves, émeutes et mouvements populaires opérée par les anglais est arrivée avec la révision majeure des Institute Cargo Clauses en 2008. Les imprimés anglais ont fait l'objet d'une modification et une nouvelle version des ICC a été soumise le 23 mai 2008. Les principaux changements

[54] « Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; Définitions françaises » - documentation interne mise à disposition par le GAREX

consistaient en l'intégration de clauses additionnelles habituellement couvertes par les assureurs et la clarification de certains aspectes susceptibles d'être mal compris.

Pour les anglais un acte de terrorisme doit être définit plutôt comme *« un acte de toute personne agissant au nom de, ou en relation avec, tout organisme qui exerce des activités visant à renverser ou influencer, par la force ou par la violence, tout gouvernement légalement constitué ou non »*[55]. Presque la même définition a été donnée dans le *Reinsuance Act* de 1993[56].

Cette différence dans la garantie proposée par les deux marchés d'assurance RG pourrait donc se justifier à travers les définitions données par le droit anglais et le droit français.

On remarque alors que les assureurs anglais font référence à cette définition qui renvoie plutôt aux actes politiques et sociaux. Tandis que, dans le droit français, l'acte de terrorisme est une notion beaucoup plus complexe.

Le code pénal français définit l'acte de terrorisme comme un acte qui se rattache à *« une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur »*.[57] L'article 421-1 du code pénal a établi une liste qui vise plusieurs catégories d'infractions constituant un acte de terrorisme quand elles sont commises en relation avec une entreprise à caractère terroriste. Une telle infraction est par exemple *« les atteintes volontaires à la vie, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire et de tout autre moyen de transport »*.

---

[55] Traduction de la notion anglaise de l'acte de terrorisme : source AXA Corporate Solutions

[56] Acte de terrorisme est définie dans le droit anglaise comme *« act of persons acting on behalf of, or in connection with, any organization which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of Her Majesty' government in the United Kingdom or any other government de jure or de facto »*

[57] Loi n° 2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme et portant dispositions diverses à la sécurité et aux contrôles frontaliers, voir le site : https://www.senat.fr/rap/l05-117/l05-1173.html#toc25

En générale, le terme « terroriste » est toujours employé pour qualifier ceux qui utilisent de moyens violents[58]. Cela nous permet donc de considérer que la notion de « l'acte terrorisme » vise en effet les actes violents tels que l'acte de sabotage, les attentats ou la prise d'otages commis pour des motifs politiques, idéologiques ou religieuses par des individus isolés ou organisés. De ce fait, les assureurs français en intégrant l'acte de terrorisme au sein de la garantie « risque de guerre » en tant que risque assimilé, offrent à l'assuré une garantie maximale.

Section 2 : Les spécificités françaises liées à la couverture des risques

Selon le rapport du Bureau maritime international (BMI), plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les vingt dernières années. Les pirates d'aujourd'hui sévissent essentiellement dans les régions de l'Est et aussi l'Ouest de l'Afrique, Golfe d'Aden, de la mer Rouge, mais aussi celles de la Somalie et dans le golfe de Guinée.[59]

La piraterie maritime fait l'objet d'une couverture d'assurance particulière autant sur le marché anglais que sur le marché français (Paragraphe 1).

Les marchandises se trouvent aujourd'hui donc exposées à plisseurs risques exceptionnels. Dans une telle situation, l'assureur souhaite offrir à son assuré en plus des garantis de base, une autre couverture spécifique pour les préjudices en rapport avec la détention, la saisie et la dépossession du navire (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La couverture des actes de piraterie

Pour bien saisir la particularité du marché français sur les risques exceptionnels, il est primordial de faire une distinction entre la piraterie maritime dite « lucrative » qui était traitée sous le régime RO et la piraterie maritime à caractère politique ou se rattachant à la guerre qui est traitée sous le régime RG (A).

[58] A. GHANEM-LARSON, « Essaie sur la notion d'acte terroriste en droit international pénal », Thèse, Université d'Aix-Marseille-III, 2011
[59] E. PFLIMLIN, « *Piraterie maritime : l'Afrique concentre attaques et ripostes* », Le Monde, 27 janvier 2012

Au contraire, la piraterie ayant un caractère de guerre et la piraterie à but lucratif sont toutes les deux couvertes sous les imprimés anglais RO (B).

A/ La garantie proposée par le marché français

« Le marché français propose un panorama des « risques de guerre et assimilée » qu'il est possible de définir au sens large comme l'ensemble des risques pouvant entrainer des situations conflictuelles »[60]. La piraterie s'inscrit donc dans le cadre des risques qui font peser une menace sur le commerce international.

La piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre fait partie des exclusions légales énumérées dans l'article 7 de la Garantie Générale *« Tous risques »*[61].

Toute exclusion portée aux Polices Ordinaires trouve son application à la Convention Spéciale RG. Par conséquent, les risques résultant des actes de la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre sont automatiquement couvertes par les imprimés RG.

La piraterie à but uniquement lucratif est en effet couverte au titre des polices *« risques ordinaires »*, sauf dans le cadre de la police faculté *« FAP sauf »*. Elle ne couvre les dommages et pertes matériels résultants de piraterie, sans préciser la nature lucrative ou politique de cet acte. [62]

En principe, la piraterie lucrative est définie comme *« un acte de brigandage d'une personne ou d'une bande organisée qui agit pour ses fins personnelles dans un but de lucre »*[63].

---

[60] V. AZARIAN, « La planète de tous les « nouveaux » risques », Entretien avec Frédéric DENEFLE, directeur du CESAM

[61] Il convient de noter ici que la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires du 1er janvier 2012 n'opère plus de distinction entre la piraterie lucrative et la piraterie politique.

[62] A. MONTAS, « Navigation maritime – Sûreté maritime », rubrique dans le Répertoire de droit commercial, Novembre 2015, Dalloz

[63] « Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; Définitions françaises » - documentation interne mise à disposition par le GAREX

D’ailleurs, suivant les polices ordinaires, nous ne voyons pas les risques liés à la piraterie dite « lucrative » expressément mentionnés.

Cependant, le vol et les disparations de marchandises sont compris automatiquement dans la garantie française « Tous risques ». Nous pouvons alors considérer que la piraterie dite « lucrative » est considérée comme étant un risque ordinaire et elle se trouve donc couverte par les polices générales.

S’agissant de la piraterie politique, elle peut être définie comme un acte de brigandage mais en rapport ou en connexion avec une organisation, commis dans un but politique, religieux ou idéologique.

En ce qui concerne la piraterie liée à la guerre, la question qu’on doit se poser est celle de savoir si nous pouvons distinguer les attaquants en tant que « pirates » ou « terroristes » ?

Dans la mesure où ils peuvent être identifiés, la distinction entre les actes de terrorisme et actes de piraterie est généralement importante pour les assureurs et les assurés car, entre autres, elle peut dicter les assurances sous lesquelles les risques sont couverts. [64]

En effet, l’article L.172-16 du Code des assurances français assimile le risque de piraterie aux risques de guerre.[65]

Au contraire, pour les anglais, c’est un risque qui n’est jamais sorti de la catégorie « risques ordinaires ». C’est pour cela, pour les assureurs français, la piraterie fait aujourd’hui l’objet d’un risque couvert selon les Conventions spéciales des marchandises transportées.

Mais quels sont les racines de cette notion ? Le mot pirate provient du latin « pirate » : celui qui tente la fortune, « qui est entreprenant ».[66]

---

[64] Source : http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance
[65] N. RAJOT, « L’impact de la piraterie maritime sur les polices d’assurance », Responsabilité civile et assurances, 2 février 2011
[66] E. PFLIMLIN, « Piraterie maritime : l'Afrique concentre attaques et ripostes », Le Monde, 27 janvier 2012

La piraterie en mer énonce certaines règles du droit maritime, conclues par la Convention internationale de 1982 dite Montego Bay. C'est l'article 101 de la Convention qui définit la piraterie.

L'article 101 de la Convention de Montego Bay fixe donc quatre conditions cumulatives pour caractériser l'acte de piraterie :
- l'acte doit être commis en haute mer ou dans un espace maritime relevant de la juridiction de l'État ;
- le bâtiment « pirate » doit être un navire ou un aéronef privé ;
- l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens.

Le même article 101 étendus de piraterie à la participation volontaire à la violence et à l'incitation à la commettre ou le faciliter.

La piraterie se distingue donc clairement des actes de terrorisme. La définition donnée par la loi du 5 janvier 2011 [67]de la piraterie en droit français est conforme à la définition de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.

Nous pouvons donc remarquer cette volonté des assureurs français d'englober les RG de manière large en étendant la couverture d'acte de piraterie.

B/ La couverture de la piraterie par les polices anglaises RO

L'article premier de la loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes (*Marine Insurance Acte)* dispose le suivant *« le contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré de la manière et dans les limites convenues contre*

[67] Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, JO du 6 janvier 2011. Cette loi modifie la loi n°94 589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

les pertes maritimes, c'est-à-dire contre les pertes provenant d'un risque maritime (perils of the sea) »[68].

On comprend bien alors qu'à l'origine, les assureurs anglais ne faisaient non plus de distinction entre les risques ordinaires et les risques de guerre. Ils ne consentaient donc que les risques des mers. Les risques ordinaires et les risques exceptionnels étaient couverts par les polices sous une même expression : *« les Perils of the seas »*.

« Les Perils of the seas » une notion issue du droit anglais, plus précisément de la Perils Clause du *SG Form*, qui était la police pratiquée par le marché anglais pendant deux siècles, les XIXe et XXe siècles[69]. Les périls de mer signifient des risques contre lesquels les navires ou les marchandises sont couverts. [70] On y trouve les périls des mers, incendies, hommes de guerre, ennemis, pirates, voleurs, le jet, les saisies, immobilisations, faits du prince, la baraterie du capitaine et de l'équipage[71]. [72]

En effet, la *SG Form* a disparu définitivement avec les réformes anglaises des années 1980, notamment avec les nouvelles Cargo Clauses. C'est pourquoi, aujourd'hui, la majorité de ces risques sont couverts par les polices RG et ne sont plus considérés comme des risques ordinaires.

S'agissant des risques liés à la piraterie, il faut noter que dans les conditions anglaises générales concernant les marchandises transportées *Institute Cargo Clauses A, B, C* la piraterie est traitée comme un péril maritime et pas comme un risque de guerre, bien qu'il soit entendu que de nombreux propriétaires assurés à ces conditions cherchent aujourd'hui à exclure « la piraterie » de leur politique de gestion des risques ordinaires.

---

[68] M. DOMAS, « L'assurance maritime au Lloyd's, histoire, organisation, commentaire de la police, étude théorique et pratique », Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Faculté de droit, 1936

[69] P. LATRON « L'assurance maritime et le legs du passé », DMF, n° 602, Lamy, 1er mars

[70] Y. TASSEL, « Les systèmes français et anglais de détermination des risques couverts par l'assurance maritime », DMF, n°602, 1er mars 2000

[71] Baraterie : Sorte de malversation, de fraude commise par le capitaine. Par exemple, le crime le plus grave qu'on peut nommer comme la baraterie, commis par le capitaine ou son équipage, est le fait de livrer leur navire aux ennemis ou de faire échouer ou périr leur navire malicieusement

[72] P. LATRON, « L'assurance maritime et le legs du passé », DMF, n°602, Lamy, 1er mars 2000

Contrairement au marché anglais, dans le cadre des conventions spéciales françaises, le « piratage » est traité comme un risque de guerre.

Il semble cependant que pour le moment les risques liés aux actes des pirates restent toujours considérés par les anglais comme des risques ordinaires.

Paragraphe 2 : La garantie française – une garantie complète

Le droit français a introduit dans les RG une distinction interne qui n'existe pas en droit anglais. Il s'agit des risques CEND ou Confiscation, Expropriation, Nationalisation, Deprivation menant à l'indisponibilité de la cargaison (A).

De ce fait, pour ce qui est des assurances facultés, les polices RG françaises et anglaises n'ont pas exactement la même ampleur de couverture quant aux risques garantis (B).

A/ La particularité de la Garantie CEND - confiscation, nationalisation, expropriation et dépossession

Les Conventions spéciales françaises garantissent également les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité résultant des événements de la dépossession ou l'indisponibilité des marchandises[73]. La Garantie RG pose cependant une condition à cette garantie. L'article 2 paragraphe 3 dit que la dépossession ou l'indisponibilité ne sera couverte que *« si elle résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes ou détentions ordonnées par toutes autorités gouvernementales quelconques »*[74].

Les risques de dépossession et d'indisponibilité, notion apparue en 1967 lors du blocage des navires dans le canal de Suez, sont des risques, contrairement au marché français,

[73] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2
[74] Voir Annexe N°4 - Convention spéciale Garantie WATERBORNE du 1er juillet 2018

exclus par les britanniques[75]. Sur le marché anglais, le risque de confiscation, expropriation, nationalisation, dépossession font l'objet des extensions spéciales de la couverture RG.

La couverture des risques WSRCC nécessite la combinaison de *l'Institute War Clause* (Cl. 385) et *l'Institute Strikes Clauses* (Cl. 386) du 01/01/09. S'agissant des risques CEND, ils ne sont pas inclus dans les polices standards RG et nécessitent la combinaison de la garantie SRCC et de la Deprivation Clause (ROW 127) ou la Deprivation Endorsement (LSW 426 ou LSW 425), la Nationalisation Clause et la Confiscation and Expropriation Clause (LPO 324 ou LPO 325).[76]

L'assurance des risques politiques est une autre branche sur le marché anglais. Les risques politiques peuvent être décrits comme *« une action ou une inaction de la part du gouvernement d'un pays hôte, qui entrave ou gène une entreprise ou un contrat »* L'un des principes fondamentaux de cette couverture est qu'il doit exister un « élément transfrontalier ». La couverture « CEND » est l'une des plus demandée.[77]

Cette catégorie de risques est une catégorie particulière qui relève selon les conventions françaises des actes de capture, prises, arrêts, saisies, ou tout autre évènement de ce type, temporaire ou définitif et ayant un caractère politique et arbitraire[78]. Cela veut dire que les propriétaires de la cargaison peuvent se retrouvés dépossédés de leurs biens. Si la perte totale des marchandises est présumée, l'assureur prendra alors en charge toute la valeur déclarée des marchandises.

Les actes caractéristiques de la dépossession tels que la prise, la capture, la saisie, expriment chez leurs auteurs une volonté d'appropriation des biens. [79]

---

[75] « Garanties « Dépossession et indisponibilité » » Assurance des risques de guerre et risques assimilés du
[76] A. BROUSTAL, « Assurance maritime des risques cybernétiques », Université de Bretagne Occidentale, Mémoire Professionnel, 2018
[77] Voir le site : https://www.safeonline.com/political-risk-insurance/
[78] A. BROUSTAL, « Assurance maritime des risques cybernétiques », Université de Bretagne Occidentale, Mémoire Professionnel, 2018
[79] P.A. EDORH-KOMAHE, « La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risques de guerre », Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Mémoire, 23 mars 2017

Les litiges portent essentiellement sur l'interprétation des clauses et souvent la clé pour déterminer les limites de la couverture des risques politiques consiste à bien comprendre les détails de ses structures inhérentes.

Le droit international ne contient pas de définition établie des termes tels que l'expropriation, la confiscation ou la nationalisation. La pratique et la doctrine anglo-américaine préfèrent employer le terme *« taking of property »* car il était considéré comme étant plus neutre. [80]

La confiscation est définie par les anglais comme une *« mesure punitive dirigée contre un autre État ou ses ressortissants, consistant à s'approprier un bien en répression d'une contrebande, d'une tentative de violation d'un siège, d'un blocus ou d'une violation quelconque d'une loi sur le commerce ».* [81] On peut citer pour exemple la confiscation de drogues et d'un navire ayant servi au trafic de drogue.[82]

En droit français la confiscation[83] a une définition similaire. Elle est considérée comme une peine complémentaire : *« la confiscation d'un bien ou de biens est l'attribution à l'État de la propriété d'un bien ».*[84]

L'expropriation est une procédure de *« dépossession de la propriété d'un bien par la puissance publique, dans l'intérêt général, en échange d'une indemnisation pour le*

---

[80] J.P. LAVIEC, « Protection et promotion des investissements », Étude de droit international économique, The Graduat Institute Publications Geneva, 2006

[81] M.D. MILLER, « Marine War Risks », Lloyd's of London Press

[82] M.PAUTANO, « La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché », Université Aix-Marseille, Mémoire de 2013

[83] Dans un arrêt du 15 janvier 2018, la Cour d'appel de Gand, a ainsi pu assimiler « le fait du prince » à des risques de guerre non couverts par la police d'assurance. L'affaire concernait la confiscation de marchandises par la douane biélorusse lors d'une phase routière. Un contrat d'assurance facultés all risks, hors risques de guerre, avait été souscrit pour les trajets terrestre et maritime et complété par une police risques de guerre type « Waterborne » - source : T. SCHWIRTZ, « Risques politiques », Bulletin des Transports et de la Logistique, N°3690, Lamy, 14 mai 2018

[84] Définition donnée par l'Article 131-21 du Code pénal

propriétaire dépossédé »[85]. C'est la définition proposée par les assureurs du marché de Lloyds.

Le droit français s'abstient sur la détermination de cette notion.

La notion de nationalisation est définie par le droit français comme *« acquisition par un État d'une entreprise et de ses biens appartenant à des nationaux »*. Elle est exécutée selon une procédure légale par un représentant du gouvernement.

En effet, cette définition est proche de celle donnée par les assureurs anglais. La « *nationalization* » est un acte de conversion d'actifs privés à la propriété et au contrôle du gouvernement. La nationalisation des biens d'une entreprise à l'étranger par un gouvernement étranger est un risque de perte qui ne peut être couvert que par une assurance risques politiques[86].

La confiscation, l'expropriation et la nationalisation semblent être définitives.

S'agissant de l'acte de *« deprivation of possession »*, le *Marine Insurance Act* de 1906 dispose dans section 60 (2) (i)[87] qu'il existe une perte totale implicite lorsque « *l'assuré est privé de la possession de son navire ou de ses biens par un risque assuré, et qu'il est peu probable qu'il puisse récupérer le navire ou les biens... »*. [88] Ce terme est défini également par la clause additionnelle LSW 426 qui décrit le risque de dépossession comme la *« perte d'utilisation ou de possession de l'équipement assuré causée par (i) le refus du gouvernement étranger pendant une période de six mois d'autoriser l'exportation de l'équipement assuré du ou des pays étrangers... »*[89]

---

[85] C.MOREL, « Expropriation pour cause d'utilité publique », Répertoire de droit immobilier, juillet 200, Dalloz
[86] Voir le site : https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/nationalization
[87] Section 60 (2) (i) : « In particular, there is a constructive total losse – Where the assure dis deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed theur value when recovered ; or », Marine Insurance Act 1906
[88] J. DUNT, « Marine Cargo Insurance », Second Edition, Informa Law, 2009
[89] Deprivation means loss of use or possession of the Insured Equipment caused by (i) the failure or refusal of the Foreign Government for a period of six months to permit the export of the Insured Equipment from the Foreign Country (ies) or (ii)the Assured being prevented from exporting the Insured Equipment from the Foreign Country(ies) for a period of six months due to its inability to obtain an export licence from the appropriate authority in the Foreign Country(ies)"

La définition posée par la clause anglaise est donc plus précise que celle du droit français qui la définie de manière suivante : *« un propriétaire est alors privé de la jouissance du bien qui lui appartient ».*[90]

Toutefois, contrairement au marché anglais, sur le marché français, nous trouvons la dépossession garantie par les mêmes polices standards pour l'assurance des marchandises transportées.

B/ Autres particularités françaises

La Garantie spéciale française RG prévoit la couverture complémentaire des dommages liés aux actes de sabotage.

La définition de l'acte de sabotage avait été retenue par les Conditions Générales de l'assurance incendie de mai 1982. Ainsi, « *on entend par actes de terrorisme ou de sabotage les opérations organisées dans la clandestinité, à des fins idéologiques, politiques, économiques ou sociales et exécutées individuellement ou par des groupes réduits, en vue d'attenter à des personnes ou de détruire des biens* ».

Cet acte spécifique se trouve couvert par les polices spéciales françaises, contrairement aux imprimés anglais RG qui ne font aucune référence à ce risque.

Les modifications intervenues le 1er octobre 2008 ont eu pour effet d'intégrer aux Conventions Spéciales « Waterborne » l'ancienne clause additionnelle R.G.1 qui couvraient les conséquences de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation et de la détérioration naturelle par suite de retard[91].

---

[90] J. MOREAU, « Emprise » , Rubrique dans le « Répertoire de contentieux administratif » Avril 2002, Dalloz

[91] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

En assurances facultés françaises, sont également pris en charge *« les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur »*. Les FIRV sont couverts dans les deux garanties spéciales françaises. [92] Il s'agit des anciennes garanties séparées « RG 3 ».[93]

Il peut s'agir, par exemple, des frais de réexpédition des marchandises du fait de l'immobilisation du navire ou encore des frais raisonnablement exposés pour le retour des marchandises depuis le lieu de l'accident générateur des avaries jusqu'au port de réexpédition[94]. Cette garantie additionnelle consiste une différence essentielle par rapport les risques couverts par les deux imprimés RG.

Enfin, pour mieux comprendre les différences tenant aux risques énumérés par les polices anglaises et françaises RG, il convient de se référer au tableau suivant :

[92] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

[93] N. BEN-AZZOUZ, « Les garanties des risques de guerre et assimilés dans l'assurance des marchandises contre les risques de transport », Mémoire, Institute des Assurances de Lyon, 26 Novembre 2013

[94] F. TURGNE, « Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie », Fasc.990, 17 juin 2014, LexisNexis

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

PARTIE II : Les différences dans le fonctionnement des conventions spéciales françaises et anglaises

Dans les années 1980, le marché anglais – Lloyd's et Compagnie a décidé de réviser en profondeur ses propres clauses. Un changement radical a été opéré par l'abandon de la *S.G. Form.*

Trois nouvelles *clauses A, B, C*, datées du 1er Janvier 1982 entrées en vigueur le 1er Avril 1983, ont remplacé entièrement le système pratiqué depuis plusieurs siècles, en matière d'assurances facultés. [95]

L'introduction des clauses de 1982 a été une étape radicale qui a finalement libéré les politiques en matière de fret de l'ancienne politique *SG* qui était décrite dans divers arrêts par les Tribunaux comme *« un instrument très étrange »* et *« absurde et incohérent »*. [96]

Les nouvelles clauses de 1982 étaient pour leur époque suffisamment claires et précises et il y avait remarquablement peu de litiges concernant la couverture au cours des années écoulées.

Cependant, avec l'évolution des risques et du marché d'assurance, le Comité mixte[97] sur le fret (Joint Cargo Committee – JCC) s'est chargé de la révision et de la mise à jour de ces clauses si importantes pour la communauté commerciale internationale[98].

Un nouvel processus de révision a débuté en février 2006 lorsque le JCC a mis en place un groupe de travail présidé par Nicholas GOODING. Des versions révisées ont été distribuées en octobre 2008 avant la version finale qui a été mise en œuvre le 1er Janvier 2009.

---

[95] M. DOMAS, « L'assurance maritime au Lloyd's, histoire, organisation, commentaire de la police, étude théorique et pratique », Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Faculté de droit, 1936

[96] R.H. LINDLEY, « Institute cargo clauses 2009 », A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary

[97] Comité mixte sur le fret est composé de membres de L'Association internationale des souscripteurs et de la Lloyds Market Association

[98] Source : www.lmalloyds.com

Les britanniques viennent de modifier ses *Institute Cargo Clauses « A »* équivalent à notre *« Tous Risques »*, *« B »* et *« C »* équivalent à notre *« FAP Sauf »* et les *WAR* (équivalent à notre garantie *« Waterborne »*), Strike, Riots, Civil and Commotions clauses qui dataient de 1982.

Comme me l'a confirmé Monsieur Yann CASSE au cours de notre entretien, les changements apportés dans les nouveaux imprimés du 01/01/09 ne constituent pas une révolution mais plutôt une simple évolution des conditions de marché et des pratiques dans le secteur transport.

Les changements intervenus en Angleterre ont conduit les assureurs français à refondre leur propre police d'assurance sur Facultés.

Si aujourd'hui nous pouvons dire que les risques énumérés dans les imprimés français et anglais sont presque les mêmes sous certaines conditions, la question que nous pouvons se poser ici est celle de savoir si la manière dont fonctionnent ces deux conventions reste aussi similaire.

Pour mieux comprendre le mécanisme anglo-saxon et le mécanisme français, il sera nécessaire de s'intéresser dans un premier temps à la durée de la couverture proposée par les assureurs français et ses limites (Chapitre I). Dans la partie suivante, il sera primordial d'analyser les impératifs temporels imposés par les polices anglaises (Chapitre 2).

Chapitre I : L'adaptation des garanties françaises à l'évolution du marché de commerce international

Suivant les évolutions du marché de Londres, la Fédération françaises des sociétés d'assurances (FFSA) qui réunit les assureurs « Transport » a décidé de moderniser les polices françaises garantissant les risques de guerre pour les marchandises transportées.

Le 1er Octobre 2008, après un important travail, la Commission de la FFSA a proposé au marché français deux modelés de conventions spéciales complètement refontes, une « *Garantie Étendue* » (Section 1) et une garantie « *Waterborne* » (Section 2) ainsi qu'une clause additionnelle applicable à la première garantie.

Les nouvelles conditions spéciales sont représentées par les assureurs français comme une extension « significative » des anciennes garanties[99]. Ces nouvelles conventions ont permis aux assureurs français de moderniser leur offre de garantie ainsi que d'améliorer leurs conditions d'assurance.

Section 1 : La Garantie Étendue : une particularité du marché français

Comme l'avais confirmé Monsieur Jean Paul THOMAS lors de notre entretien, il s'agit d'une garantie particulière pour le marché français et on ne peut pas trouver de garantie similaire sur le marché d'assurance international.

Elle présente l'avantage de couvrir le transport des marchandises de « bout en bout » y compris à terre, ce « *qu'aucun autre marché n'est susceptible de faire* », précise Marc Paumier, président du groupe de Travail « Risques de guerre et risques exceptionnels » (Paragraphe 1).

[99] Les anciennes garanties sont : La police « Waterborne » : « Conventions Spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés » du 30 juin 1970 modifiée le 30 juin 1983 et le 16 février 1990 et la police couvrant les risques maritimes de bout en bout : « police française couvrant les facultés contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires » datée du 1er mai 1985 modifiée le 1er novembre 1993. A côté de ces deux garanties spéciales, il y avait deux garanties séparées « RG1 et « RG4 » qui aujourd'hui sont intégrées dans les derniers modèles de conventions spéciales.

Néanmoins, il y a des délais qui doivent être respectés par l'assuré. Ces impératifs temporels s'attachent à la durée de la garantie après le déchargement des facultés du véhicule de transport (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La garantie « magasin à magasin » ou « bout en bout »

L'article premier de la Garantie Étendue du 1er juillet 2018 précise qu'elle *« s'applique aux voyages effectués par voies maritime, terrestre, fluviale ou aérienne ainsi qu'aux voyages combinant ces modes »* C'est donc une maxi couverture qui garantit les marchandises non seulement lors du transport maritime mais également à terre (A), sans interruption (B).

A/ L'obligation de conditionnement des marchandises

Comme vu précédemment, la Conventions spéciale dite *« Garantie étendue »* est applicable à tous modes de transport et pour un voyage de magasin à magasin. On ne peut pas trouver garantie similaire à celle-ci sur le marché anglais. En effet, le marché français est le seul au monde à offrir une telle garantie globale.

L'article 6 intitulé « durée de la garanti » des Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées renvoi directement à la durée de la garantie, fixée par l'article 8 des conditions générales des polices marchandises transportées, auxquelles elles se rattachent.

Cet article qu'on appelle la clause « magasin à magasin », prévoit le suivant : *« l'assurance commence au moment où les facultés assurées ... sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination ».*

La marchandise doit être prête pour son chargement immédiat dans le véhicule de transport. En effet, la présence du moyen de transport au moment de la manutention des marchandises sur le lieu de leur entreposage est un élément très important pour l'appréciation du moment où la garantie rentre en force.

La garantie commence à couler dès l'instant où la marchandise est déplacée dans les magasins, mais attention car l'assurance ne couvre pas les dommages dus à un emballage insuffisant ou défectueux. Les facultés doivent pouvoir supporter un voyage se déroulant sans difficulté.

Autrement dit, cet article nous rappelle que la garantie ne s'applique qu'aux marchandises qui sont *« préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition »*[100] [101]. C'est une condition qui détermine le commencement des risques pour l'assureur. La marchandise sera garantie alors qu'elle est encore sous le contrôle, la garde et la responsabilité de l'expéditeur[102], en vue de son chargement dans le véhicule de transport, donc avant même le commencement de l'expédition proprement dite [103].

Cette durée de la garantie doit être combinée avec l'article L.173-18 du Code des assurance qui précise que les marchandises sont assurées sans interruption, quel que soit l'endroit où elles se trouvent, jusqu'à leur destination finale. [104]

---

[100] Rappel : L'article 6 du contrat type applicables aux transports publics routiers de marchandises du 2 avril 2017 prévoit que le conditionnement, emballage, étiquetage et vérification de l'état des marchandises incombe à l'expéditeur.

[101] Cette exigence est imposée par l'article 2 de la police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) « Tous risques » et « F.A.P. Sauf »

[102] Rappel : L'article 7 du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises du 2 avril 2017 dispose que pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes, « le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par l'expéditeur sous sa responsabilité » Le même article prévoit que pour les envois inférieurs à trois tonnes, « le transporteur exécute sous sa responsabilité les opérations de chargement, de calage, d'arrimage et de déchargement de l'envoi »

[103] Pour mémoire : En maritime, la marchandise est sous la responsabilité du transporteur à partir de son chargement à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire. En routier, la CMR prévoit que le transporteur est contractuellement responsable de tous les dommages causés aux marchandises qui lui sont confiées entre la réception et la livraison des marchandises

[104] L'article L.173-18 du Code des assurances : « les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent dans les limites du voyage définit par la police »

B/ Une couverture multimodale

A cet égard, la clause dite « magasin à magasin » prévoit que la marchandise est assurée tout au long du trajet, sans interruption, quels que soient les délais et séjours intermédiaires et par le même contrat.

L'assuré a intérêt à ce que la marchandise soit garantie tout au longue du voyage, même lorsque des moyens de transport différents sont successivement utilisés et le trajet maritime n'est pas le principal. Toutefois, l'existence d'un parcours maritime est obligatoire. Si le voyage n'implique pas de trajets maritimes, la police maritime ne peut être admise.

Cela veut dire qu'une marchandise expédiée par exemple de Lyon à Londres, d'abord par chemin de fer jusqu'au Havre, puis par mer à Southampton, puis par camion à Londres, peut être couverte par une seule police pour tout le voyage et cette police sera maritime bien que le trajet maritime ne représente qu'une fraction du voyage[105].

Paragraphe 2 : L'étendue de la garantie

Cet imprimé spécial offre une couverture hybride qui combine une garantie des risques en mer et à terre. La prolongation dans le temps de cette garantie cependant peut être limitée.

En se référant toujours aux conditions générales de la police contre les risques ordinaires, un délai est strictement calculé (A). Dans le cadre de cette garantie, outre le transport maritime, sont également couvertes les phases terrestres, fluviales et aériennes et le délai peut varier selon le moyen de transport utilisé (B).

[105] M. ALLEGRET, « Livret-Guide de l'Assurance Transports », AFSAT

A/ La cessation de la garantie

Quant à la fin des risques, les conditions françaises précisent que les facultés sont couvertes jusqu'à leur entrée dans les magasins. En règle générale, la garantie cesse donc dès que les marchandises ont été effectivement remises à leur destinataire.

Il faut savoir donc en quoi la livraison consiste mais encore à quel moment précis se réalise-t-elle. Selon le concept juridique de ce terme, *« la livraison se réalise avec la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant dument désigné qui l'accepte juridiquement »* [106]. La remise effective des marchandises au destinataire correspond à la fin du déchargement et à la fin du contrat d'assurance des facultés transportées. En d'autres termes, les biens se trouvent assurés même pendant la phase du déchargement dans le lieu de dépôt final indiqué dans le contrat[107].

Afin d'éviter dérives, les effets de la police sont limités dans le temps[108]. L'article 6 de la Garantie Étendue renvoie directement aux Conditions générales « Tous Risques » et « F.A.P Sauf ». L'article 11 des dites conventions dispose que *« la durée de la garantie ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des marchandises du dernier navire de mer »*. Ce délai peut être modifié par la convention des parties[109].

En matière d'assurance, les délais conventionnels sont importants surtout pour la prescription en matière d'assurances, qui est en général de deux ans[110].

---

[106] Article 9 du contrat type applicable aux transports routiers de marchandises du 2 avril 2017

[107] Rappel : Dans la garantie « Tous risques », il est apparu utile de spécifier dans un souci de clarté que les opérations de chargement et de déchargement peuvent être effectuées indifféremment par un professionnel du transport ou non. Cette précision apparait dans le premier alinéa de l'article 5 de la police « Tous risques »

[108] Partie 3, Assurance, Chapitre 2 Garanties particulières, Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

[109] Dans un arrêt du CA Versailles, 12e ch., du 2 mai 2002, n°99/05872, AGS Paris c/ AGF MAT, les juges ont considéré que l'assureur peut couvrir un séjour involontaire excédant les 60 jours au port de déchargement, Source : Section 1 Assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Le Lamy Transports, Tome 2

[110] L'article L.114-1 du Code des assurances et l'article 32 de la garantie « Tous risques » ; Pour mémoire : La durée de prescription chez les anglais est de 6 ans

Selon ledit article 11, la garantie des marchandises reste valable 60 jours maximum à compter de 0 heure du jour après le déchargement des marchandises du navire. En d'autres termes, la remise effective de la marchandise au destinataire doit s'effectuer dans le délai cité. Si ce n'est pas le cas, des nouvelles conditions pourront être convenues entre les deux partis moyennant une surprime.

Contrairement à l'imprimé anglais qui prévoit des délais différents selon que les imprimés garantissent les risques de guerre (War) ou les risques de grèves (SRCC), les imprimés français ne font pas cette distinction puisque la grève est assimilée à un risque de guerre et ils prévoient la même limite de la durée de la couverture pour l'ensemble de tous les risques exceptionnels.

Cette dernière condition, alliée au fait qu'il s'agit de garantir une marchandise « en mouvement », indique, s'il en était besoin, que la couverture peut s'étendre au stockage.

Dans certains cas, les assureurs transports peuvent prolonger la garantie et accepter de couvrir non seulement les risques du voyage, mais aussi les risques de montage et d'installation des matériels à destination, lorsqu'il s'agit par exemple d'équipements d'usines.

En plus, la nature des biens couverts par les assureurs français peut s'élargir aux marchandises stockées à terre. Bien que l'imprimé français ne contienne pas de clause qui garantit expressément les biens en stock, une telle extension de l'imprimé standard français *« Garantie Etendue »* est souvent proposée par le marché français pour une durée de 12 mois ou plus.

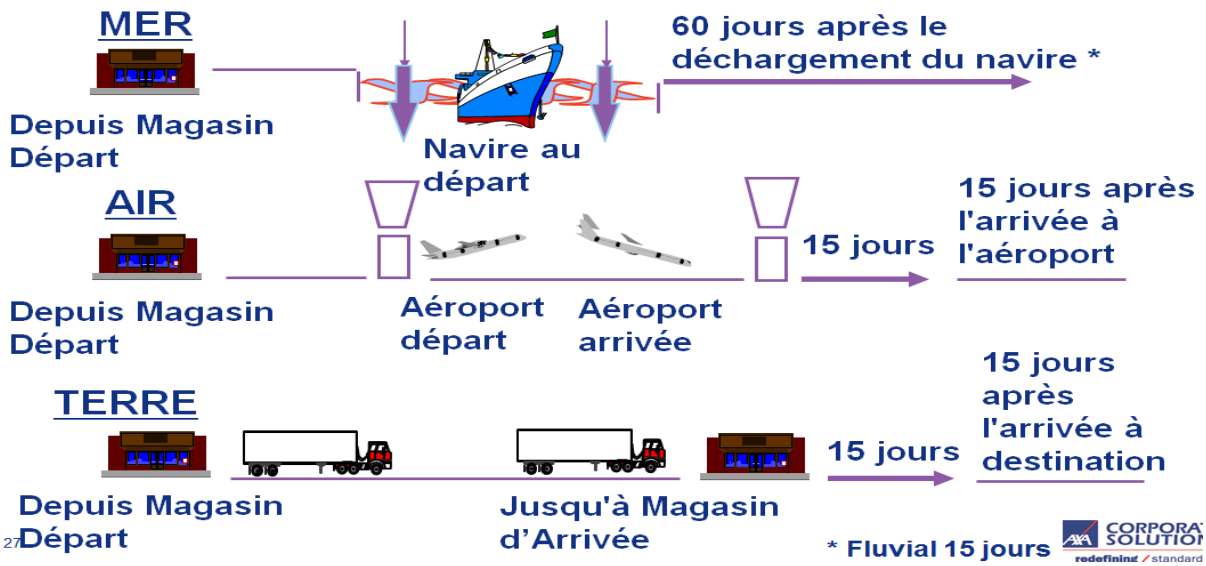
La couverture des marchandises transportées peut donc s'étendre au stockage permanent à terre.[111] La FFA n'as pas encore mis en place de modèles des clauses standards pour la couverture spéciale des marchandises en stockage. La particularité de cette extension de la Garantie Étendue est une obligation supplémentaire à laquelle l'assuré se voit soumis. En effet, celui-ci doit déclarer tous les mois la valeur des facultés assurées à terre.

[111] C'est la solution que les assureurs français ont pu trouver âpres la décision de la CCR de cesser son activité de réassurance des risques exceptionnels liés au transport

B/ Un délai variable selon le moyen de transport

Il faut noter que la durée de la Garantie Étendue s'aligne non seulement sur la durée des Conditions générales des polices françaises d'assurance des marchandises transportées par voie maritime mais également sur la durée des garanties RO d'assurance des marchandises transportées par voie terrestre[112], fluviale[113] ou aérienne[114].

Suivant les textes des conventions RO terrestre, fluvial et aérien, la garantie cesse 15 jours àpres la fin du déchargement des marchandises assurées du véhicule qui les transportait. Si le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans les quinze jours qui suivent le déchargement, la garantie cesse d'avoir effet.



La garantie « bout en bout » du 1er juillet 2018 remplace donc l'ancienne police dite TFA (Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie de terre, par voie de navigation intérieure ou par voie aérienne). Avant les modifications en 2008,

[112] Article 3 – Temps et lieu des risques assurés des Conditions générales des polices françaises d'assurance des marchandises transportées par voie de terre ; Voir le site : http://www.vt-logistics.fr/CG_Terrestre.pdf
[113] Article 8 – Durée des risques des Conditions générales des polices françaises d'assurance des marchandises transportées par voie fluviale
[114] Article 10 – Cession des risques des Conditions générales des polices françaises d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne ; Voir le site : https://www.groupe-rdt.com/wp-content/uploads/2018/07/tous-risques-aerien.pdf

l'assuré devait souscrire deux garanties séparées, l'une purement maritime et l'autre couvrant les transits par voie terrestre, fluviale et aérienne.

On peut donc considérer que les auteurs de cette garantie spéciale ont voulu de mettre en place un contrat unique applicable pour toute la durée du transport et englobant tous les risques auxquels sont exposé les marchandises transportées. En offrant à l'assuré une garantie complète, les assureurs français voient leur positionnement sur le marché d'assurance transport beaucoup plus renforcé.

Section 2 : La garantie Waterborne : une couverture limitée au voyage purement maritime

Il se trouve que les anglais et les français proposent une garantie similaire, c'est la garantie Waterborne qui est presque identique à la garantie WAR. La garantie est limitée à la phase maritime du voyage comprise entre le port de départ et le port d'arrivée (Paragraphe 1)

Néanmoins, il y a des limites tenant à sa prolongation dans le temps (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Une garantie spéciale couvrant les RG maritimes de « quai à quai »

L'article 7 de la garantie Waterborne dispose le suivant : *« La garantie des assureurs commence lorsque les marchandises quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges (A). Elle cesse lors de leur mise à terre au port final de déchargement (B) »*

A/ Le point de départ de la garantie

La garantie des assureurs français commence lorsque les facultés quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges. Le risque d'allèges est donc à la charge des assureurs lorsqu'un tel transport est en usage dans le port de destination[115].

[115] Tel est le cas par exemple du port de Londres ou le déchargement des grands navires ancrés au milieu de la Tamise se fait habituellement par des *« public lighters »* ; Source : « Le système portuaire et logistique de la

A la différence de l'imprimé anglais, la police française couvre les risques lorsque les marchandises sont sur allèges au début et à la fin de l'expédition.

Malgré tout, le moment exact du commencement du risque reste assez incertain. La question qu'il convient de se poser est celle de savoir si le chargement est sous la charge de l'assuré ou c'est l'assureur qui doit prendre en charge le déplacement des biens de la terre à bord du navire transporteur ? C'est une question importante pour l'appréciation du début des risques.

Si nous devons suivre le texte lui-même, nous pouvons considérer que la garantie commence à courir au moment du chargement, c'est-à-dire lorsque les marchandises quittent la terre pour être mises à bord du navire. Cela nous permet donc de considérer que la garantie du cargo, pendant la phase du chargement des facultés à bord, reste à la charge de l'assureur.

La solution proposée par le marché anglais est cependant plus différente[116]. La garantie offerte par les assureurs de Lloyd's est plus précise quant au moment du commencement de la garantie. Elle dispose qu'elle *« ne commence qu'après la mise des marchandises assurées à bord du navire de mer »*[117]. Il est évident alors que pour les anglais le risque ne commence à courir qu'après le chargement des facultés.

Pour faire mieux la distinction, il convient de donner comme un exemple la police belge contre les risques de guerre pour le transport maritime de faculté [118] qui est aussi plus précise dans la détermination du début des risques. Celle-ci dispose que *« la garantie commence au fur et à mesure que les facultés assurées sont chargées à bord du navire de mer en vue du voyage assuré »*.

Tamise », Analyse du cas de Thames Gateway, Article de l'agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

[116] P. EDORH-KOMAHE, « La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risques de guerre », Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, 23 mars 2017

[117] « this insurence attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel » - article 5.1.1 de Institute War Clauses (Cargo)

[118] Cl. N° CF300 de la Royale Association Belge des Assureurs Maritimes du 27 mais 2004, voir le site : https://abambvt.be/fr/polices-clauses/cargo-facultes/20-20040527-abam-guerre-mer-franais-300-el/file.html

B/ La fin de la couverture des risques

Lorsque les marchandises sont déchargées et mises à terre au port final de déchargement, la garantie *« ne peut pas se prolonger, même à bord du navire de mer ou sur allèges, au-delà d'un délai de quinze jours à compter du minuit du jour ou le navire aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement »*[119].

Elle cesse de plein droit dans deux cas, soit dès leur mise à terre au port final de déchargement, c'est-à-dire après le déchargement, soit après l'expiration du délai maximal de 15 jours qui commence à courir à compter de 0 heure du jour ou le navire a mouillé ou est amarré au port final de destination, même lorsque les marchandises n'ont pas encore été déchargées.

Lorsque la marchandise est arrivée à sa destination, la garantie ne peut pas être prolongée ni à bord du navire de mer ni même sur les allèges[120]. Elle ne s'appliquera plus si le destinataire n'a pas pris livraison dans le délai indiqué. Un sinistre qui est survenu postérieurement ne sera donc pas couvert par l'assureur[121]. Tel ne sera pas le cas si le dommage s'est réalisé en cours de transport mais qu'il n'a pas pu être constaté qu'après la date de cessation de la garantie[122].

[119] L'article 7 par 2 de la garantie Waterborne du 1er juillet 2018
[120] Une allège est un grand chaland employé pour amener la marchandise le long d'un navire en chargement ou pour emporter la marchandise d'un navire en déchargement (lighter en anglais) ;
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Allège_(bateau)
[121] Paris, 4 juillet 2001, et Colmar, 27 juin 2001, BTL 2001
[122] S. ABRAVANEL-JOLLY, « Assurance transport », juin 2012, Dalloz

Paragraphe 2 : L'extinction de la garantie en cas de détournement du transit

La clause *« durée de la garantie »* est beaucoup plus complexe que celle de la garantie étendue et elle va plus loin en précisant le moment exact de cession du risque dans trois situations différentes : la cession du voyage dans un autre port (A), le transbordement (B) et pour les envois par la pose et pour les colis postaux (C).

A/ La cession du voyage dans un autre port

En cas de cessation du voyage dans un port ou lieu de déchargement autre que celui qui est prévu, ce port sera considéré comme lieu final de déchargement. La garantie va prendre fin avec la mise à terre des biens, comme il est prévu dans le premier paragraphe de l'article 7.

Toutefois, il est possible de couvrir à nouveau les facultés *« lors du chargement sur un navire de mer »*, à condition qu'elles soient réexpédiées dans les deux mois. L'assurance peut donc reprendre ses effets mais les nouvelles conditions doivent être convenues préalablement à ce chargement.

B/ Le transbordement

La garantie Waterborne ne sera plus applicable à l'expiration du délai du quinze jours à compter *« du jour où le premier navire, étant arrivé au port de transbordement, y aura mouillé ou s'y sera amarré »*.

S'il y a transbordement sur un autre navire, la garantie cessera 15 jours après l'arrivée du premier navire au port de transbordement. La couverture recommencera quand les facultés sont chargées sur le second navire.

Lorsque les marchandises sont entreposées dans l'attente de leur incorporation dans un ensemble industriel, la garantie cesse, sauf stipulation contraire, à l'expiration d'un délai de quinze jours. Pendant le délai précité de quinze jours, les biens sont considéré garantis tant à

bord du premier navire que sur allèges ou à terre. Après la fin du délai prévu dans l'imprimé spécial, il sera nécessaire de souscrire une autre garantie « dépositaire » ou « entrepositaire » pour couvrir les dommages susceptibles de se produire pendant les détournements du transport.

La durée du trajet couvert par la garantie *Waterborne* est très limitée par rapport la *Garantie Étendue* qui reste applicable même pendant les détournements du transport

C/ Les envois par la poste et les colis postaux

S'agissant des envois par la poste et les colis postaux, la garantie débute dès la remise de l'envoi à la poste ou au transporteur et cesse avec la « livraison » effective au destinataire, *« à ses ayants droit ou à leurs représentants »*.

Le délai peut se prolonger jusqu'à 15 jours maximum.

La durée de la relation contractuelle entre l'assureur et l'assuré est fonction du choix effectué par ce dernier entre ces deux types de police. L'assuré peut d'ailleurs opérer son choix en se référant aux assurances de Londres[123].

Chapitre II : Les impératifs temporels imposés par le marché anglais

Cette clause qu'on appelle la *« duration clause »* en anglais limite la durée du risque pour les facultés transportées par voie maritime.

S'agissant du marché français, l'assuré peut choisir entre deux types de garantie selon ses besoins. S'il désire de couvrir ses marchandises uniquement pendant la phase proprement maritime du voyage, il peut souscrire la garantie *« Waterborne »*. S'il souhaite garantir sa cargaison tout au long du voyage, c'est-à-dire en mer et à terre, il va choisir la *« Garantie*

[123] C. J. BERR, « Assurance Aérienne » février 2006, rubrique dans le « Répertoire de droit commercial », dernière mise à jour Juillet 2019, Dalloz

Étendue ». Les assureurs français proposent une garantie en faisant la distinction entre la guerre sur terre et les dangers de guerre en mer.

Quant aux anglais, pour choisir une garantie *WSRCC*, il faut se demander si l'événement générateur du préjudice est un risque de guerre à proprement parler ou un risque assimilé (politique et sociaux). Chez les britanniques, la définition du risque est primordiale pour l'assureur qui doit encadrer sa garantie dans le temps et l'espace.

Pour déterminer la durée de la garantie spéciale du marché anglais, nous devons donc distinguer le temps de couverture définit d'abord par l'imprimé *Institute War Clause (Cargo)* (Section 1) et ensuite par l'imprimé *Institute Strike Clauses (Cargo) SRCC* (Section 2).

Section 1 : La durée du risque dans l'assurance anglaise WAR

En mer, les risques garantis par les imprimés anglais sont uniquement les risques de guerre ou les risques liés à la guerre mais toujours pour une durée limitée (Paragraphe 1). En outre, les assureurs britanniques proposent une extension de cette garantie (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le caractère spécifique de la « duration clause »

Cette garantie est similaire à la garantie *Waterborne* car elle est limitée au transit maritime. Si ce principe de couverture soit comparé à celui admis par la convention spéciale française il sera possible de constater qu'il n'y a pas de différences entre les deux.

Néanmoins, pour mieux comprendre les derniers imprimés RG, il faut chercher dans l'histoire. L'article 4 de le l'Annexe I du *Marine Insurance Act*, prévoit dans ses anciens textes que les marchandises sont assurées depuis leur embarquement jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués et mis à terre en sécurité[124] : « *from loading on an oversea vessel » (A) et « upon the goods and marchandises until the same be there discharged and safety landed* » (B).

[124] M. DOMAS, « L'assurance maritime au Lloyd's, histoire, organisation, commentaire de la police, étude théorique et pratique », Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Faculté de droit, 1936

A/ Le début de la prise en charge des risques par l'assureur

A la suite de plusieurs révisions, cette clause dispose aujourd'hui que *« this insurance 5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel »*

Les risques ne commencent donc à courir que lorsque les marchandises se trouvent à bord du navire et l'assureur n'en est pas responsable pendant leur transport depuis la terre jusqu'au navire[125].

Le transport de la terre à bord, est un risque qui reste à la charge de l'assuré tandis que le risque débute pour l'assureur à partir du dépôt des biens le long du navire. Ce trait du droit anglo-saxon le distingue de la législation française.

Cette clause qui constitue le caractère distinctif de la politique des assureurs anglais souvent est décrite comme complexe et difficile à définir. Cependant, une analyse approfondie de son libellé nous mènera certainement à la conclusion que son sens est parfaitement clair et a une raison d'être. Sa fonction principale est donc de ne pas couvrir les risques de guerre sur la terre ferme, donnant ainsi effet à un accord de longue date conclu entre les acteurs de l'assurance des cargaisons, connu sous le nom de "Waterborne Agreement".[126]

S'agissant de la formule *« oversea vessel »*, sa signification est expressément précisée lors du dernier paragraphe de l'article 5 qui prend le soin de clarifier que *« oversea vessel shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel »*. Un *"navire d'outre-mer"* est définit donc comme *"un navire transportant les marchandises d'outre-mer entre des ports sur un passage en mer"*.

[125] Il faut noter que le « War » s'applique aussi bien aux expéditions aériennes qu'aux expéditions maritimes. Il s'agit de la clause Institute War Clauses (Air Cargo) par laquelle les marchandises se trouvent couvertes contre les mêmes risques de guerre dès leur chargement dans l'avion.
[126] C.VICENTE, « War Risk Insurance », Revue Juridique NEPTUNUS, LLM, Cardif Law School, 1995

En ce qui concerne les garanties françaises, celles-ci ne se bornent pas à définir le « navire de mer ». Elles se contentent juste d'énoncer le début de la garantie.

B/ La fin de la prise en charge des risques par l'assureur

« This insurance … terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge, or, on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge.. ».

Compte tenu de la révision des clauses anglaises en 2009, les termes *« goods »* and *« cargo »* ont été remplacés par *« subject matter insured »*.

Comme on peut remarquer, la clause prévoit une couverture qui se poursuit jusqu'au déchargement du cargo au port de destination ou jusqu'à l'expiration du délai de 15 jours. Le risque pour l'assureur prend fin dans l'assurance sur facultés de Londres, après la mise à terre des marchandises. Une fois que les biens sont déchargés sur le rivage, quais ou tout autre endroit de déchargement la garantie reste valable jusqu'à l'expiration d'un délai de 15 jours à compter de minuit le jour de l'arrivée du navire *« oversea vessel »* au dernier pour *« final port »* ou lieu de déchargement *« or place of disharge »*.

Le fait que le navire est arrivé[127] au dernier port, signifie que celui-ci est ancré ou amarré d'une manière ou autre à un poste à quai ou à un endroit situé dans la zone du port. Dans ce cas, il faut noter que les 15 jours commencent à courir dès que le navire atteint le port de destination prévu lors du contrat et non pas à partir du déchargement des marchandises à terre.

La question qu'on peut se poser ici est celle de savoir si le transport par allèges du navire à terre est couvert dans les cas où un tel transport serait d'usage.

[127] "arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge – article 5 de Institute War Clauses (Cargo)

Suivant la logique de la phrase « *disharged from the oversea vessel at the final port or place of discharging* », il convient d'établir que le transport par allèges ou tout autre moyen du bord de navire transporteur jusqu'au port de déchargement, est un risque qui reste à la charge de l'assureur.

Conséquemment, les risques d'allèges ne sont couverts sous la police Lloyd's au commencement du voyage, mais si un transport par allèges est utilisé à la fin du voyage, l'assurance est toujours applicable jusqu'à la mise des marchandises à terre.

On peut apercevoir qu'une telle distinction n'existe pas chez les français car le transport par allèges, comme il a été précisé, est couvert sous les polices françaises.

Les clauses 5.2 concernent le cas où le navire d'outre-mer décharge les marchandises assurées en vue de leur transbordement dans un port intermédiaire. La garantie ne peut durer que 15 jours après l'arrivée des marchandises dans ce port intermédiaire. Les biens ne sont pas couverts contre les risques de guerre lorsqu'ils se trouvent à terre en cas de transbordement, sauf pour une durée limitée de 15 jours.

Cependant, la garantie se rattache lorsque les marchandises assurées sont chargées sur un navire d'outre-mer ou un aéronef à bord[128]. Si elles sont acheminées par voie maritime, l'assurance est maintenue aux conditions énoncées dans les clauses de guerre relatives. Si toutefois elles sont transportées par avion, les clauses de guerre actuelles de l'Institut (fret aérien) s'appliqueront.

De ce fait, l'exception à la règle de Waterborne agreement consiste en ce que les marchandises restent assurées pendant les 15 jours au port de déchargement.

Lorsque le voyage se termine dans un autre port (clause 5.3) qui n'est pas celui sous contrat, la couverture prend fin lors du déchargement conformément aux conditions de

[128] Le « War » s'applique aussi bien aux transits maritimes qu'aux expéditions aériennes dans l'imprimé anglais « Institute Air Cargo ». Le délai reste le même – 15 jours après le déchargement à l'aéroport final de destination

l’article 5.1.2 car ce port sera considéré comme le port final. Toutefois, le risque peut être rattaché, à condition que les souscripteurs en soient avertis et qu'une prime supplémentaire soit versée, si les marchandises sont chargées sur un autre navire de transport ou si le navire d'origine poursuit son voyage.

Il est d’ailleurs indiscutable que ces dernières clauses sont similaires aux conditions énoncées par l’article 7 de la garantie française « Waterborne ».

« The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Insurers ».

Contrairement aux clauses précédentes, la clause 5.4 qui concerne la garantie des risques de mines et de torpilles abandonnées, flottantes ou immergées, offre une couverture pour la période pendant laquelle tout ou partie des biens assurés se trouvent à bord de l’embarcation alors qu’il est en transit vers ou depuis le navire d’outre-mer mais en aucun cas le délai de validité de la couverture ne peut dépasser plus de 60 jours après le déchargement du navire d’outre-mer *(oversea vessel).*

La clause 5.5 stipule que les marchandises restent assurées pendant que le navire d'outre-mer s'écarte du contrat de transport, à condition que les souscripteurs soient rapidement avisés et qu'une prime supplémentaire soit versée, si nécessaire.

Jusqu’à 15 jours après l’arrivée sur le lieu de déchargement final

Paragraphe 2 : La possibilité d'étendre la garantie WAR

Les assureurs anglais considèrent les conséquences de la guerre à terre comme catastrophiques et c'est la raison pour laquelle les risques maritimes exceptionnels et les risques de guerre à terre ne peuvent être considérés comme égaux en matière d'assurance. Le « Waterborne Agreement » a offert aux assureurs anglais la possibilité de ne pas couvrir la partie terrestre des RG suite aux dangers que constituait l'entreposage des marchandises.

Dans tous les cas, on ne peut pas ignorer la dimension d'un tel événement et les assureurs anglais proposent une couverture séparée des marchandises à terre. Il s'agit de la garantie des risques à terre dans une police qui s'appelle *« War on Land » (LSW1130)*[129]. Comme l'avait confirmé ma tutrice Marine PATUANO, souscriptrice junior au sein de GAREX, les anglais se servent de cette garantie pour étendre leurs propres conditions spéciales *Institute War Clauses (Cargo).*

En plus, la garantie *Institute War Clauses* peut être combinée avec une garantie complémentaire pour les risques politiques et sociaux. Il s'agit de *la SRCC* clauses (Cargo) qui prend en charge les dommages et pertes subis par les marchandises pendant leur parcours maritime et terrestre.

Section II : La garantie des risques politiques SRCC

Les assureurs de Lloyd's appliquent des délais différents selon que les imprimés garantissent les risques de guerre ou les risques de grèves. Normalement, en assurances « facultés », les marchandises voyagent aux risques et périls de leur propriétaire. En règles générale, il y a que ce dernier qui peut se prévaloir de l'assurance (Paragraphe 1).

D'ailleurs, la prise d'effet se fait dès le départ des entrepôts pour les risques de grève et la garantie des risques peut durer jusqu'à l'expiration d'un délai fixe (Paragraphe 2).

[129] Voir la clause LSW 1130 sur le site : http://www.allcovered.net/AC-OM-Clauses-Pages/AC-OM-ICC_LSW1130_Clauses_War.html Il faut noter que cette clause garantie les mêmes risques comme l'imprimé Institute War Clauses (Cargo) mais à terre et d'une manière beaucoup plus restrictive

Paragraphe 1: L'intérêt assurable

« Subject to Clause 8 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is…. »[130]

D'abord, il faut commencer par l'analyse de cette phrase qui renvoie expressément à l'article 8. Celui-ci dispose: *« In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject matter insured at the time of the loss »*. Cette même exigence est imposée par l'Institute War Clauses (Cargo).

En ce qui concerne la question de savoir quelles sont les choses susceptibles de faire l'objet d'un intérêt assurable, l'imprimé de Loyd's nous indique qu'il s'agit de *« subject - matter insured at the time of loss »*. Après les révisions de 2008, les termes *« goods »* et « cargo » ont été remplacés par le terme *« subject matter insured »*. Habituellement, ces deux mots sont traduits par *« biens »* et *« marchandises »*. Cela nous a été rappelé par la règle 17 du MIA qui conclut que *« The term « goods » means goods in the nature of marchandises »*

En effet, lorsque l'assuré subi un dommage ou une perte résultant des dangers énumérés dans les ICC, il doit être indemnisé par son assureur. Le mot assuré a une sens particulière en matière maritime, il désigne celui qui bénéficie de l'assurance[131]. Pour bénéficier de l'assurance, ce dernier doit avoir un intérêt légitime de la garantie.

Pour que l'assuré soit indemnisé, il faut qu'il ait subi le dommage. Le même principe a été rappelé par la police *« Tous risques »* du 1er juillet 2009 dans l'article 27. Il dit : *« Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice »*. C'est donc à l'assuré de prouver qu'il a l'intérêt légal d'être indemnisé.

Théoriquement, celui qui signe le contrat d'assurance, il peut agir pour son propre compte. Le souscripteur de la police est le bénéficiaire de la garantie.

---

[130] Article 5.1 « Transit clause » de l'Institute Strike Clauses (Cargo)
[131] JP. BEURIER, « Droits maritimes », 2015/2016, 3e édition Dalloz

La particularité de l'assurance maritime est qu'elle peut être souscrite pour le compte d'une personne déterminée ou indéterminée[132]. De plus, plusieurs parties ont intérêts à ce que le transport se déroule sans difficultés, l'acheteur et le vendeur, mais également le transporteur. Le vendeur par exemple, même s'il n'est plus propriétaire de la marchandise, il doit se prémunir contre le risque de refus de la marchandise par l'acheteur ou le refus de payer.[133]

Si on doit le catégoriser, on peut dire alors qu'il existe quatre catégories d'assurés. Ce sont le souscripteur, une personne nommément désignée ou une personne non désignée et celui pour le compte de qui il appartiendra[134]. Lorsque le dommage est survenu, il devient primordial de pouvoir définir qui a subi le préjudice et qui a le droit à une indemnisation. Le problème peut être résolu si on sait entre les mains de qui se trouvait le bien au moment du sinistre. La garantie pourra être donc évoquée par le souscripteur ou par le propriétaire de la marchandise au jour du dommage.

En droit anglais, il faut chercher dans les dispositions du MIA et plus précisement dans sa sous-section 5 (2) qui définit la personne qui peut avoir « insurable interest » de la manière suivante : *« In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival if insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof. »*[135]

---

[132] L'article L.171-4 du Code des assurances : *« L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra. La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause. »*

[133] F. TURGNE, « Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie », Fasc.990, 17 juin 2014, LexisNexis

[134] JP. BEURIER, « Droits maritimes », 2015/2016, 3e édition Dalloz

[135] M. ASTEBOL LARSSEN, « Assurance maritime et le transport multimodal », Mémoire, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille, 2009 ; Traduction libre : « En particulier, une personne a des intérêts impliqués dans une aventure maritime lorsqu'elle a un rapport juridique ou équitable quelconque avec l'aventure ou avec un bien assurable qui y est menacé, en conséquence de cela elle pourrait bénéficier de la sécurité ou de la bonne arrivée si le bien assurable a subi un préjudice résultant d'une perte ou un dommage, ou de sa détention, ou si sa responsabilité a été engagée à cet égard. »

S'il ne peut pas prouver son intérêt, le *Marine Insurance Act* de 1906 dit qu'il n'a pas le droit d'être indemnisé.

Paragraphe 2 : Une couverture prolongée sur terre

Historiquement, en raison de la potentialité de pertes importantes cumulées à terre lors de la guerre civile espagnole, les assureurs privés ont conclu en 1937 l'accord international que j'ai déjà eu l'occasion de mentionner plusieurs fois. Il s'agit de l'accord « Waterborne Agreement » qui interdisait l'assurance des risques de guerre pour les marchandises se trouvant hors des navires.[136] C'est pour cette raison-là, le marché anglais met en place la garantie SRCC en complément de l'imprimé « in sea ».

A/ Le début de la garantie « door to door »

« Subject to Clause 8 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit »[137]

La « transit » clause est reprise de la clause additionnelle de marché intitulée *« Loading and Unloading Clause »*. L'objectif de cette clause est de couvrir le transport de « magasin à magasin », dès lors que les marchandises sont déplacées dans les entrepôts en vue de leur chargement jusqu'à le point final du déchargement dans le magasin.

S'agissant de la durée de la couverture cette clause se rapproche aux conditions de la police française *« Garantie Étendue »*. Le point commun entre les deux est que le même imprimé garantit l'ensemble de voyage, les risques en mer et les risques à terre. Néanmoins, l'objet de l'assurance anglaise font uniquement les risques politiques.

[136] F. TURGNE, « Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie », 17 juin 2014, Lexis
[137] Article 5.1 « Transit clause » de l'Institute Strike Clauses (Cargo)

Les marchandises, comme il a été précisé dans les conventions RG françaises, doivent être livrées dans le magasin et prêtes pour le *« chargement immédiat »*. Il est inévitable de se poser la question, à savoir quel est le point de départ de la couverture des risques exceptionnels. On peut donc considérer que cette assurance commence à partir du moment où l'objet assuré est transféré dans l'entrepôt ou sur le lieu de stockage (l'endroit indiqué dans le contrat d'assurance) en vue de son chargement immédiat sur le véhicule de transport pour le début du transit. Cela veut dire que la phase de chargement est sous la couverture de la garantie spéciale SRCC.

B/ Les différents cas de cession de la couverture

Cette garantie s'applique non seulement à la partie maritime mais également aux parties terrestres du voyage.

« and terminates either 5.1.1, on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,… »

La garantie peut prendre fin dans deux cas. Tout d'abord, elle peut se terminer avec la fin de l'opération du déchargement du dernier véhicule transporteur dans l'entrepôt ou le lieu de stockage définitif indiqué dans le contrat d'assurance[138]. L'assurance peut prendre fin également (5.1.3) si l'assuré ou ses employés ont choisi d'utiliser un véhicule de transport ou un autre moyen de transport inhabituel pour le cours normal du transit. [139]

« either 5.1.4, on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the subject-matter insured from the oversea vessel at the final port of discharge... »

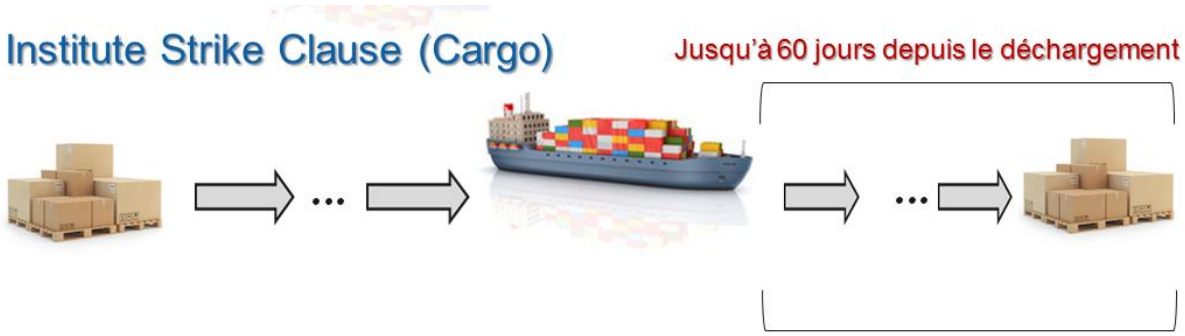
[138] Traduction libre
[139] Traduction libre

Dans d'autres cas, l'assurance se termine avec l'expiration du délai de 60 jours après le déchargement complet des objets assurés à bord du navire dans le dernier port de destination finale.

Si les marchandises assurées doivent être expédiées vers une destination autre que celle pour laquelle elles étaient assurées, après le déchargement du bord du navire au dernier port, mais avant la résiliation de l'assurance, la garantie reste valable mais uniquement dans les limites prévues aux paragraphes 5.1.1 à 5.1.4.

Pendant toute déviation, toute libération forcée, réexpédition ou transbordement ou toute autre variation de l'aventure, l'assurance reste en vigueur, mais toujours dans les délais déterminés dans les clauses précédentes.

L'assurance doit être résiliée si, en raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'assuré, le transport se termine dans un port ou un lieu autre que celui de destination indiqué.



Conclusion :

Si à sa naissance le marché français suivait les pratiques du marché de Londres et ses conventions s'étaient alignées sur les conventions spéciales anglaises, de nos jours, il est possible à dire que notre marché va beaucoup plus loin dans la couverture des risques de guerre et assimilés. Son but aujourd'hui est de proposer au marché d'assurance international, une police modernisée et compétitive.

En matière d'assurance maritime française de facultés, le marché est autosuffisant. Le législateur démontre sa volonté d'étendre le champ d'application des dispositions des polices d'assurances et d'éviter une dualité de régime dans le cadre d'un même voyage.

La preuve vient tout d'abord de l'article L173-19 du Code des assurances qui dispose que *« lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluvial ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage »*. En conséquence, les assureurs français créent cette particularité du marché qu'on appelle la *« Garantie Étendue »* qui régit les marchandises transportées par voie maritime ainsi que les transports fluviaux, aériens et terrestres qui sont accessoires à un transport maritime principal. Ils admettent que le transit multimodal constitue un risque maritime ordinaire mais pas seulement. Les assureurs considèrent que les phases maritimes, fluviales, terrestres et aériennes sont également soumises à des risques de guerres et assimilés comme les risques politiques et sociaux. C'est pourquoi ils regroupent dans une seule garantie la couverture des dommages et pertes résultants de tous les risques exceptionnels pour l'ensemble du transport des marchandises.

Si les anglais désirent offrir à leurs assurés une garantie équivalente à la *« Garantie Etendue »*, ils doivent combiner toutes les clauses suivantes : Institute War Clauses (Cargo) (Cl. 385) qui garantit les marchandises contre les risques de guerre mais uniquement en mer. L'Institute Strike Clauses (Cargo) (Cl. 386) qui garantit uniquement les risques politiques et sociaux tout au long du trajet maritime et terrestre. Enfin, il faut ajouter toutes les clauses additionnelles comme les clauses CEND LPO 324 et LPO 325, LWS 1130, LWS 425 et 426. La liste est longue.

Il convient de se poser la question suivante qui est celle de savoir si sur le marché anglais, les RG font l'objet de plusieurs garanties différentes qui doivent être combinées pour avoir la même étendue de couverture que l'imprimé français, pourquoi alors le marché de Londres reste-t-il toujours une référence ?

La raison pour laquelle les assurés préfèrent d'utiliser les sources anglaises est que le *« cœur »* du marché d'assurance maritime se trouve historiquement à Londres. Il possède une force commerciale qui lui permet d'avoir une attractivité internationale. La connaissance des clauses standards anglaises dans le monde maritime est d'une grande étendue. Effectivement, il est possible de trouver beaucoup plus souvent, comme l'avait évoqué Madame Plamena ENCHEVA lors de notre entretien, des références dans les crédits documentaires, aux conditions anglaises mais cela s'explique aussi par le fait qu'*« il y a une meilleure communication »* parce que la langue anglaise est une langue pratiquée par le plus grand nombre de personnes et *« adaptée » à la langue du commerce international »* .

Cette comparaison des différences concernant les points majeurs des polices françaises et anglaises garantissant les facultés contre les risques de guerre permet de conclure que le choix des conditions de souscription doit correspondre aux besoins effectifs de l'assuré.

Bibliographie

I- Traités et manuels

- JP. BEURIER, « Droits maritimes », 2015/2016, 3e édition Dalloz
- P. BONASSIES et C. SCAPEL, « Traité de droit maritime », L.G.D.J, Traité, 1e éd., 2006
- B. KERGUELEN-NEYROLLES, « Le Lamy Transports, Tome 2 », coll. Lamy Expert, Lamy, Paris, 2019
- J. DUNT, « Marine cargo insurance », Second Edition, Informa Law, London 2009

II- Thèses et mémoires

- M. ASTEBOL LARSSEN, « Assurance maritime et le transport multimodal », Mémoire, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille, 2009
- N. BEN-AZZOUZ, « Les garanties des risques de guerre et assimilés dans l'assurance des marchandises contre les risques de transport », Mémoire, Institute des Assurances de Lyon, 26 Novembre 2013
- A. BROUSTAL, « Assurance maritime des risques cybernétiques », Université de Bretagne Occidentale, Mémoire Professionnel, 2018
- M. DOMAS, « L'assurance maritime au Lloyd's, histoire, organisation, commentaire de la police, étude théorique et pratique », Thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Faculté de droit, 1936
- P.A. EDORH-KOMAHE, « La détermination de la cause des sinistres dans l'assurance des risques de guerre », Mémoire Master 2 DSAMO, Université de Nantes, CDMO, 2016
- GHANEM-LARSON, « Essaie sur la notion d'acte terroriste en droit international pénal », Thèse, Université d'Aix-Marseille-III, 2011
- J.P. LAVIEC, « Protection et promotion des investissements », Étude de droit international économique, The Graduat Institute Publications Geneva, 2006
- B. POTENTIER, « Grèves, émeutes et mouvements populaires : gestion du risque et modélisation », Mémoire, Université de Lyon, 2015
- M. PAUTANO, « La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché », Université Aix-Marseille, Mémoire de 2013

III- Répertoires et encyclopédies

- S. ABRAVANEL-JOLLY, « Assurance transport » Répertoire de droit commercial, juin 2012, Dalloz
- M. ALLEGRET, « Livret-Guide de l'Assurance Transports », AFSAT

- V. BAILLY-HASCOET, « Navigation fluviale », Répertoire de droit commercial, février 2005, Dalloz
- C. J. BERR, « Assurance Aérienne » février 2006, rubrique dans le « Répertoire de droit commercial », dernière mise à jour Juillet 2019, Dalloz
- E. LAGRANGE, « LOCK-OUT », Encyclopaedia Universalis en ligne http://www.universalis-edu.com.lama.univ-amu.fr/encyclopedie/lock-out/
- A. MONTAS, « Navigation maritime – Sûreté maritime », Répertoire de droit commercial, Novembre 2015, Dalloz
- J. MOREAU, « Emprise » Avril 2002, Répertoire de contentieux administratif, Avril 2002, Dalloz
- C. MOREL, « Expropriation pour cause d'utilité publique », Répertoire de droit immobilier, juillet 200, Dalloz

IV- Articles

- V. AZARIAN, « La planète de tous les « nouveaux » risques », Entretien avec Frédéric DENEFLE, directeur du CESAM, Assurances maritimes, JMM, avril 2016
- F. BAUCHARD, « Londres : Lloyd's fortune de mer », Article de presse, Les Echos, 1er juillet 2009
- P. LATRON, « L'assurance maritime et le legs du passé », DMF, n°602, Lamy, 1er mars 2000
- P. LATRON, « Les nouvelles clauses anglaises d'assurance maritime sur facultés », DMF, n° 602, Lamy,1982
- R.H. LINDLEY, « Institute cargo clauses 2009 », A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary
- M.D. MILLER, « Marine War Risks », Lloyd's of London Press
- POIRIER, « La grève : comparaison franco-anglaise », MBDE Droit du Travail, Février 2013
- E. PFLIMLIN, « Piraterie maritime : l'Afrique concentre attaques et ripostes », Le Monde, 27 janvier 2012
- T. SCHWIRTZ, « Risques politiques », Bulletin des Transports et de la Logistique, N°3690, Lamy, 14 mai 2018
- Y. TASSEL, « Les systèmes français et anglais de détermination des risques couverts par l'assurance maritime », DMF, n°602, Lamy, 1er mars 2000
- F. TURGNE, « Assurances maritimes- Présentation. Polices d'assurance maritime ; Objet et étendue de la garantie », Fasc.990, JurisClasseur, LexisNexis, 17 juin 2014
- J. VALERY, « Contrats d'assurance maritime du XIIIe siècle », Fontemoing (Paris), 1916
- C.VICENTE, « War Risk Insurance », Revue Juridique NEPTUNUS, LLM, Cardif Law School, 1995
- « Le système portuaire et logistique de la Tamise », Analyse du cas de Thames Gateway, Article de l'agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

V- Documentation interne mise à disposition par le Garex

- AFSAT, « La couverture des risques de coercition par les polices et conventions spéciales « risques de guerre », Novembre 1997
- « Essaie de définition de certains termes »
- « Études comparatives des assurances maritimes »
- « Expose risques de guerre »
- « La couverture des risques de guerre en assurance transport »
- « Lexique des couvertures : garanties accordées en assurance risques de guerre exceptionnels ; Définitions françaises »

VI- Sites internet

- http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html
- http://www.cesam.org/fr/about/mission.php
- http://www.cesam.org/fr/notation/notation_pays_cas_par_cas_garantie_etendue.pdf
- https://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/GCWL/Global_Cargo_Watch_List.aspx
- https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006794333&cidTexte=LEGITEXT000006073984&dateTexte=19920717
- https://www.senat.fr/rap/l05-117/l05-1173.html#toc25
- https://www.safeonline.com/political-risk-insurance/
- http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance
- https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/nationalization
- http://www.universalis-edu.com.lama.univ-amu.fr/encyclopedie/lock-out/
- www.lmalloyds.com and http://www.iua.co.uk
- http://www.vt-logistics.fr/CG_Terrestre.pdf
- http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/polices-et-clauses/risque-de-guerre-assurances-maritimes.html
- https://www.groupe-rdt.com/wp-content/uploads/2018/07/tous-risques-aerien.pdf
- https://abambvt.be/fr/polices-clauses/cargo-facultes/20-20040527-abam-guerre-mer-franais-300-el/file.html
- http://www.allcovered.net/AC-OM-Clauses-Pages/AC-OM-ICC_LSW1130_Clauses_War.html

Tables des matières

REMERCIEMENTS
LISTE DES ABREVIATIONS

INTRODUCTION…….…p.11

PARTIE I : Les risques garantis par les polices spéciales d'assurance des marchandises transportées…….……...p.16

Chapitre I : La mise en œuvre des garanties spéciales…….…..p.17

Section I : Les dispositions générales des conventions d'assurance des risques de guerre et assimilés ……p.17

Paragraphe 1 : Les différentes conditions tenant à la couverture des marchandises……...p.17
Paragraphe 2 : La justification du caractère accessoire de la garantie étendue……..p.18

Section 2 : La tarification des garanties RG…….....p.20

Paragraphe 1 : La classification des zones à risques aggravés par le marché français…..p.21

Paragraphe 2 : Les zones classées par le marché anglais……p.25

Paragraphe 3 : La vie des garanties spéciales……...…..p.26

Chapitre II : L'assurance des facultés – une garantie encadrée…….....p.29

Section 1 : Les similitudes des risques couverts par les conventions spéciales……p.30

Paragraphe 1 : Les risques de guerre à proprement parler……...…..p.30

A/ Les dommages résultants de guerre civile ou étrangère, mines et tous autres engins de guerre…….....p.30

1/ La guerre civile ou étrangère…….p.31

2/ Les risques d'explosion de torpilles, mines et tous autres engins…….....p.33

B / Les captures, prises, saisies, arrêts, contraintes, molestations ou détentions……...…p.34

1/ Les risques de coercition garantis par le marché français……..p.35
2/ La nécessité préalable de belligérance…….....…p.36
Paragraphe 2 : Les risques politiques et sociaux…….…....p.38
A/ La garantie SRCC……...….p.38
B/ L'acte de terrorisme……...……...p.40

Section 2 : Les spécificités françaises liées à la couverture des risques……...……....p.42
Paragraphe 1 : La couverture des actes de piraterie…….…...p.42
A/ La garantie proposée par le marché français…….p.43
B/ La couverture de la piraterie par les polices anglaises RO……...…p.43
Paragraphe 2 : La garantie française – une garantie complète…….…..…p.47
A/ La particularité de la Garantie CEND - confiscation, nationalisation, expropriation et dépossession……...…p.47
B/ Autres particularités françaises…….....p.51

PARTIE II : Les différences dans le fonctionnement des conventions spéciales françaises et anglaises…….....p.54

Chapitre I : L'adaptation des garanties françaises à l'évolution du marché de commerce international……p.56

Section 1 : La Garantie Étendue : une particularité du marché français…….…p.56
Paragraphe 1 : La garantie « magasin à magasin » ou « bout en bout »…….…p.56
A/ L'obligation de conditionnement des marchandises…….……p.57
B/ Une couverture multimodale…….……p.59
Paragraphe 2 : L'étendue de la garantie…….……..p.59
A/ La cessation de la garantie…….…...…p.60
B/ Un délai variable selon le moyen de transport……..p.62

Section 2 : La garantie Waterborne : une couverture limitée au voyage purement maritime………..p.63
Paragraphe 1 : Une garantie spéciale couvrant les RG maritimes de « quai à quai »…….p.63
A/ Le point de départ de la garantie……...……p.63
B/ La fin de la couverture des risques……p.63
Paragraphe 2 : L'extinction de la garantie en cas de détournement du transit……p.66
A/ La cession du voyage dans un autre port……...……..p.66
B/ Le transbordement…….……p.66
C/ Les envois par la poste et les colis postaux…….…..p.67

Chapitre II : Les impératifs temporels imposés par le marché anglais p.67

Section 1 : La durée du risque dans l'assurance anglaise WAR……..……p.68
Paragraphe 1 : Les spécificités de la « duration clause »……..……..p.68
A/ Le début de la prise en charge des risques par l'assureur……..……..p.69
B/ La fin de la prise en charge des risques par l'assureur…….……....p.70
Paragraphe 2 : La possibilité d'étendre la garantie WAR……..….….p.73

Section II : La garantie des risques politiques SRCC…….….…….p.73
Paragraphe 1: L'intérêt assurable…….….……..p.74
Paragraphe 2 : Une couverture prolongée sur terre…….….……...p.73
A/ Le début de la garantie « door to door »…….…….…….p.76
B/ Les différents cas de cession de la couverture…….…….…p.77

CONCLUSION…….…….……p.79
BIBLIOGRAPHIE…….….……...p.81
TABLE DES MATIERES……..……p.84
ANNEXES…….……p.87

ANNEXE N° 1 : INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) Cl.385

ANNEXE N° 2 : INSTITUTE STRIKE CLAUSES (CARGO) Cl.386

ANNEXE N° 3 : CONVENTIONS SPECIALES RG Garantie Etendue POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE GARANTIE ETENDUE du 1er juillet 2018

ANNEXE N°4 CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES FACULTÉS (MARCHANDISES) TRANSPORTÉES PAR VOIE MARITIME CONTRE LES RISQUES DE GUERRE, DE TERRORISME ET DE GRÈVE G A R A N T I E WAT E R B O R N E du 1er octobre 2008

ANNEXE N°5 NOTICE EXPLICATIVE CESAM