

Nom de la clause : Aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime française

Objet de la Clause : Etude de la réglementation applicable en matière d'assurances Maritimes sur les différents marchés d'assurances Internationaux en vue de la formulation d'un ensemble de « Clauses Types ». Ce rapport s'attache à l'étude de la Réglementation française.

Catégorie : Documents et rapports

Numéro : TD/B/C.4/ISL/30 **Date :** 20 octobre 1980

Pays d'origine : Organisme International **Emetteur :** CNUCED

Commentaires :

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

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

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "Readers are cautioned that the case summaries, papers and other material on this site are for information purposes only. They are not intended as legal advice and should not be relied upon as legal advice. If you require legal advice then you should consult a lawyer within your jurisdiction. www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.



CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

Commission des transports maritimes Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, Septième session

ASPECTS JURIDIQUES ET DOCUMENTAIRES DE L'ASSURANCE MARITIME FRANCAISE

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
I - INTRODUCTION	3
II. LE REGIME JURIDIQUE DE L'ASSURANCE MARITIME FRANCAISE.....	3
A. LA LÉGISLATION.....	3
1. Avant la réforme législative de 1967	3
2. La Loi du 3 juillet 1967 et le Décret du 19 janvier 1968 sur les assurances maritimes.....	4
a) Observations générales	4
b) Dispositions impératives	4
c) Intérêt assurable	5
d) L'assurance de faits Personnels de l'assuré	6
e) Omission ou déclaration inexacte de l'assuré.....	7
B. LES POLICES.....	8
1. Les polices sur corps et sur facultés.....	8
a) Contenu de la police.....	8
b) Objet et étendue de l'assurance.....	9
i) Risques assurés	9
ii) Risques exclus	13
c) Temps et lieu des risques assurés : durée des risques dans le cas de l'assurance sur facultés.....	16
d) Types de polices.....	17
e) Valeurs assurées et valeurs agréées.....	18
f) Franchises	19
g) Constatation des dommages et des pertes.....	20
h) Modalités de règlement des dommages et des pertes.....	21
i) Le règlement en avaries dans la police facultés	21
ii) Le règlement en avaries dans la police corps.....	21
iii) Le règlement en délaissement.....	22
2. Les polices d'assurance de responsabilité civile.....	22
C LES PRATIQUES DU MARCHÉ EN CE QUI CONCERNE LE PLACEMENT DES ASSURANCES.....	22
D LA SITUATION DANS LES PAYS AFRICAINS FRANCOPHONES	22

I - INTRODUCTION

1. Par sa résolution 3 (VI), qu'il a adoptée à sa sixième session, tenue du 18 au 26 juin 1979, le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a recommandé à la Commission des transports maritimes que des travaux soient entrepris au sein du Groupe, au niveau des experts, en vue de la formulation d'un ensemble de clauses types pour les contrats d'assurance maritime, travaux consistant à :

- a) examiner les clauses de police et les pratiques existantes en matière d'assurance maritime qui ont cours sur les marchés nationaux où se traitent les affaires internationales ;
- b) analyser les différents régimes juridiques qui régissent les contrats d'assurance maritime;
- c) rédiger, au vu de ces études et compte tenu des suggestions énoncées dans les sections V et VI du rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/C.4/ISL/27 et Corr:1)¹, un ensemble de clauses types qui serviraient de modèle à l'usage international n'ayant pas force obligatoire.

2. Comme suite aux opinions exprimées à la sixième session du Groupe de travail et pour aider le Groupe dans les travaux qu'il doit entreprendre, le secrétariat de la CNUCED a établi le présent rapport, dans lequel il analyse le régime juridique de l'assurance maritime française. En raison du temps limité dont il disposait et des dispositions concernant la limitation de la documentation, le secrétariat n'a pas cherché à faire une analyse complète du régime juridique de l'assurance maritime française sous tous ses aspects. Le rapport a été simplement conçu comme une contribution destinée à faciliter l'examen par le Groupe des différents régimes juridiques de l'assurance maritime et il peut aussi être utilisé comme un document de référence pour la rédaction de clauses types internationales. Ainsi, le rapport analyse, sous leurs principaux aspects, la législation française et les formules types des polices françaises sur corps et sur facultés ainsi que certaines pratiques du marché qui ont une incidence sur les polices d'assurance maritime et il donne un aperçu de la situation dans les pays africains francophones.

3. Le présent rapport se fonde, en grande partie, sur les renseignements qui ont été fournis au secrétariat de la CNUCED par un spécialiste de l'assurance maritime française, agissant en qualité de consultant.

II. LE REGIME JURIDIQUE DE L'ASSURANCE MARITIME FRANCAISE

A. La Législation

4. Avant d'examiner la base législative des contrats d'assurance maritime conclus en France, il faut dire tout d'abord que cette assurance repose sur une base législative distincte de celle de l'assurance terrestre. L'assurance maritime était jusqu'à une date récente régie par les dispositions du Code civil de 1803 et du Code de commerce de 1807, ce dernier étant directement inspiré pour ce qui avait trait à l'assurance maritime par "l'Ordonnance sur la Marine" de Colbert, publiée en 1681, tandis que l'assurance terrestre, qui est née au XIX^{ème} siècle, est régie par la Loi du 13 juillet 1930. Cette loi de 1930 dispose expressément qu'elle ne concerne que l'assurance terrestre et qu'elle n'est pas applicable à l'assurance maritime.

1. Avant la réforme législative de 1967

5. De manière générale, les dispositions du Code de commerce relatives à l'assurance maritime n'avaient qu'un caractère supplétif, en ce sens que les parties au contrat demeuraient libres de convenir d'autres dispositions. Cependant, cette liberté ne pouvait pas s'exercer sans limites, la loi intervenant pour interdire les conventions qui dénaturaient les obligations découlant du contrat d'assurance. Ainsi, le contrat d'assurance devait-il rester un contrat aléatoire, indemnitaire et de bonne foi.

6. Le contrat d'assurance est un contrat aléatoire, en ce qu'un événement incertain déclenche automatiquement la réalisation de la convention intervenue, pourvu qu'il y ait eu équivalence dans la chance de gain ou de perte pour chacune des parties².

7. Le contrat d'assurance est un contrat indemnitaire, en ce que l'assuré ne peut en tirer profit que dans la mesure où il justifie avoir éprouvé un préjudice.

¹ "Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime" documents TD/B./C.4/ISL/27, daté du 20 novembre 1978, et TD/J3/C.4/ISL/27/Corr.1, daté du 30 avril 1979.

² Article 1104. du Code civil; voir également l'article 1964.

8. L'absence de bonne foi de la part de l'assuré était sévèrement sanctionnée par l'article 348 du Code de commerce, qui disposait que toute réticence ou toute fausse déclaration de la part de l'assuré qui était de nature à diminuer l'opinion du risque dans l'esprit de l'assureur ou qui en changeait le sujet, annulait l'assurance. En outre, l'assurance était nulle même dans le cas où la réticence ou la fausse déclaration n'avait pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. Les tribunaux français appliquaient rigoureusement les dispositions de l'article 348, au point que les contrats d'assurance maritime étaient déclarés nuls; même lorsque la réticence ou la fausse déclaration tenait en fait à une ignorance ou négligence de l'assuré et qu'il n'y avait eu ni dol, ni fraude de sa part.

2. *La Loi du 3 juillet 1967 et le Décret du 19 janvier 1968 sur les assurances maritimes*

9. La réforme a été l'aboutissement des travaux d'une commission composée de juristes, de magistrats et de praticiens et elle a trouvé son expression dans la Loi N° 67-522 du 3 juillet 1967 et dans le Décret N° 68-64 du 19 janvier 1968.

a) Observations générales

10. La nouvelle loi comprend trois grandes catégories de dispositions de fond, à savoir :

1) les règles générales qui déterminent la nature et le caractère de la loi;

2) les règles communes aux diverses assurances maritimes concernant

- i) la conclusion du contrat;
- ii) les obligations de l'assureur et de l'assuré;
- iii) le règlement de l'indemnité d'assurance;

3) les règles particulières aux diverses assurances, à savoir

- i) l'assurance sur corps;
- ii) l'assurance sur facultés;
- iii) l'assurance de responsabilité

11. L'article premier de la Loi de 1967 pose le principe que ladite loi régit tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime. A cet égard, il convient de noter que l'article 54 prévoit que lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage³. Par conséquent, la loi régit le transport de bout en bout dès lors qu'il est effectué en partie par la voie maritime, même si le dommage ou la perte survient à terre. Il y a donc unicité du régime juridique applicable à l'ensemble du transport, les transports préliminaires ou successifs au voyage par mer étant soumis au même régime.

b) Dispositions impératives

12. La Loi de 1967 est dans une certaine mesure supplétive de la volonté des parties, en ce qu'elle se présente comme un noyau juridique autour duquel les parties au contrat d'assurance maritime peuvent organiser et mettre au point leur convention librement. L'article 2 énumère 14 dispositions impératives, qui ne peuvent être écartées par les parties au contrat, mais les autres dispositions de la loi, qui sont de beaucoup les plus nombreuses, ne sont que supplétives, c'est-à-dire que leur application peut être écartée par des stipulations contraires du contrat d'assurance. C'est la solution inverse qui a été adoptée par la Loi de 1930 sur les assurances terrestres. Parce qu'on avait conscience de l'inégalité des parties en présence, sur le plan de la puissance économique et de la compétence, cette loi a été conçue comme une loi de protection de l'assuré et c'est pourquoi elle contient essentiellement des dispositions impératives, auxquelles les parties ne peuvent pas déroger dans leur contrat. Le législateur n'a pas considéré que le même déséquilibre existait entre les parties en matière d'assurance maritime et la Loi de 1967 est beaucoup plus souple dans sa conception, ce qui est conforme à la solution adoptée par la plupart des autres pays ayant une législation nationale en matière d'assurance maritime.

³ Cette disposition a le même effet que le paragraphe 1 de l'article 2 de la loi anglaise sur l'assurance maritime de 1906 (Marine Insurance Act (MIA) 1906 qui permet d'étendre le contrat d'assurance maritime soit par une disposition expresse soit en vertu d'un usage commercial, aux risques terrestres ou fluviaux accessoires au voyage par mer.

13. Les dispositions impératives de la Loi de 1967 sont les suivantes

- i) L'article 3, qui prévoit que tout intérêt légitime, y compris le profit espéré est assurable, mais que nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.
- ii) L'article 6, qui détermine les effets des omissions ou déclarations inexactes de l'assuré au moment de la souscription du risque.
- iii) L'article 7, qui oblige l'assuré à notifier à l'assureur toute modification du risque au cours du contrat.
- iv) L'article 10, qui prévoit la nullité de l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée, lorsqu'il y a eu fraude de la part de l'assuré.
- v) L'article 12, qui prévoit la nullité des assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée, si ces assurances ont été contractées dans une intention de fraude.
- vi) Le premier alinéa de l'article 13, qui prévoit qu'en cas d'assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée, l'assuré est tenu, pour que ces assurances soient valables, de les porter à la connaissance de l'assureur à qui il demande le règlement du sinistre. Le deuxième alinéa, qui n'est pas une disposition impérative, prévoit que dans ce cas chaque assurance produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet assuré.
- vii) Le deuxième alinéa de l'article 17, qui interdit d'assurer les fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.
- viii) L'article 21, qui 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.
- ix) L'article 24, qui protège l'assuré contre la suspension ou de la résiliation de l'assurance pour non-paiement de la prime, en prévoyant que l'une ou l'autre ne peuvent prendre effet que huit jours après l'envoi à l'assuré d'une mise en demeure d'avoir à payer.
- x) L'article 25 qui assure une certaine protection aux tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation pour non-paiement de la prime.
- xi) L'article 26, qui permet à l'assureur de résilier la police d'assurance pour non-paiement de la prime en cas de faillite ou de règlement judiciaire de l'assuré mais protège le tiers de bonne foi bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la résiliation.
- xii) L'article 32, qui protège l'assureur en prévoyant que l'assuré qui a fait, de mauvaise foi, une déclaration inexacte relative à un sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.
- xiii) L'article 35, qui fixe à deux ans le délai de prescription des actions nées du contrat d'assurance.
- xiv) L'article 40, qui prévoit que l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

14. Telles sont les dispositions impératives de la loi française sur l'assurance maritime, que les parties ne peuvent pas écarter dans le contrat d'assurance.

c) Intérêt assurable

15. L'article 3, qui est une des dispositions impératives énumérées ci-dessus, énonce la règle de base de la loi française sur l'intérêt assurable en matière d'assurance maritime (voir le paragraphe 13). Outre qu'il formule une règle générale permettant de déterminer les intérêts qui sont assurables, il exige que l'assuré ait éprouvé un préjudice pour réclamer le bénéfice d'un contrat d'assurance. La loi dispose également que l'indemnité ne peut pas dépasser le préjudice subi et qu'en conséquence la chose assurée ne peut l'être pour une somme supérieure à sa

valeur réelle (article 11)⁴. En outre, la loi dispose que le préjudice, une fois réalisé, ne peut pas être réparé plusieurs fois, même si plusieurs contrats d'assurance maritime ont été souscrits (article 13⁵, voir le paragraphe 13). Néanmoins, il peut y avoir convention entre les parties, au moment de la conclusion du contrat, quant à la valeur de l'objet assuré, cette valeur s'imposant aux parties lors du règlement d'un sinistre (article 41, voir le par. 114) et en pareil cas, l'assurance est valable pour la totalité de la somme assurée (article 11). Cependant, l'article 10 prévoit la nullité des contrats d'assurance stipulant des valeurs agréées lorsque l'assureur peut prouver qu'il y a eu fraude de la part. de l'assuré lors de la souscription de l'assurance.

16. L'article 42 de la loi de 1967 permet également l'assurance sur corps "bonne arrivée", si l'assureur l'accepte⁶. Ces assurances sont semblables aux polices anglaises P.P.I.⁷ en ce que l'existence de la police constitue la preuve de l'existence et du montant de l'intérêt assuré⁸. Les polices de ce type dispensent l'assuré de toute preuve justificative d'un intérêt assurable au moment du règlement du sinistre ou plutôt l'existence de la police est en elle-même une preuve suffisante. Cependant, à la différence de la loi anglaise qui considère que ces polices sont nulles⁹, privant ainsi l'assuré de tous les droits que lui confère la police, la législation française autorise leur utilisation. Dans le cas de ces polices, la loi française a pour effet d'opérer un renversement de la charge de la preuve, c'est à l'assureur, s'il conteste l'existence d'un intérêt assurable valable, de prouver que cet intérêt n'existe pas.

17. il convient de noter que l'article 9 de la Loi de 1967 prévoit que l'assurance "sur bonnes ou mauvaises nouvelles" (l'équivalent de l'assurance "lost or not lost" du droit anglais) est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre eu l'assureur de l'arrivée des objets assurés¹⁰. L'article 8 de la loi française de 1967, qui est applicable aux assurances autres que l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, prévoit que toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur. Dans la pratique, l'effet de la législation est modifié par les polices. Dans les polices sur corps et sur facultés, la situation est la même qu'il s'agisse ou non d'une assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles. L'article 30 de la police sur facultés applique à toute les assurances les dispositions de l'article 8 de la loi de 1967 et l'article 19 de la police sur corps modifie l'effet de l'article 8 en permettant à l'assuré d'apporter la preuve de sa bonne foi, c'est-à-dire de prouver qu'il ne connaissait pas en fait la nouvelle.

d) L'assurance de faits Personnels de l'assuré

18. La loi de 1967 contient deux dispositions, qui sont en partie des dispositions impératives figurant dans la liste donnée plus haut, relatives à l'assurance de faits de l'assuré. Ces dispositions doivent être analysées en raison de leur caractère spécifique et parce qu'elles limitent dans une certaine mesure la garantie d'assurance maritime au regard de la loi française.

19. Premièrement, il ne faut pas oublier que la garantie offerte par une police d'assurance maritime suppose que l'assuré agit toujours de manière diligente, qu'il soit chargeur, armateur ou transporteur. Le paragraphe 2 de l'article 23 de la Loi de 1967 dispose que l'assuré doit "... apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux navires ou à la marchandise". Le même principe est également énoncé au premier alinéa de l'article 17, qui se lit comme suit :

"Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré, ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus."

⁴ Pour le texte de l'article 11, voir ci-après la note 40. L'article 10 énonce une règle spéciale en cas de fraude de la part de l'assuré (Voir le par. 13).

⁵ L'article 12 prévoit une règle spéciale en cas d'intention de fraude (voir le par.13).

⁶ L'article 42 se lit comme suit : "L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie..

L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police; il n'a aucun droit sur les biens délaissés."

⁷ Voir TD/ D/C.4/ISL/27 et Corr 1 (op. cit) paragraphe 101 à 104, pour une description des polices P.P.I. (policy proof of interest - Police preuve d'intérêt).

⁸ Voir le deuxième alinéa de l'article 42, note 6 ci-dessus.

⁹ Section 4 du MIA, 1906.

¹⁰ La section 6 et le paragraphe 3, alinéa b) de la section 84 du MIA (1906) sont les dispositions correspondantes en droit anglais à l'article 9 de la Loi de 1967.

Il ressort, cependant, de cette disposition que, pour pouvoir refuser la garantie offerte par la police pour défaut de diligence raisonnable, l'assureur doit établir non pas n'importe quelle faute de l'assuré, mais la faute qui consiste à avoir aggravé par sa négligence les risques normalement courus par l'objet assuré¹¹.

20. Deuxièmement, le deuxième alinéa de l'article 17 de la loi de 1967 prévoit que l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré. Cette exclusion est critiquée par certains spécialistes des assurances parce que si l'ordre public s'oppose à l'assurance de la faute intentionnelle - car percevoir le bénéfice d'une assurance pour des dommages causés intentionnellement par l'assuré serait contraire au but même de l'assurance qui est d'apporter une protection contre le risque d'un sinistre - il n'en va pas de même en cas de faute lourde de l'assuré. Ce dernier comportement n'implique pas l'intention de provoquer le sinistre. Une telle faute, dit-on, laisse subsister une part de hasard, c'est-à-dire un risque, et elle devrait donc être assurable. Selon cette façon de voir, il conviendrait de laisser aux parties le soin de déterminer, dans le contrat d'assurance, si ce comportement sera couvert par l'assurance.

21. Il convient également de noter que l'article 40, qui est une disposition impérative, interdit à l'assureur, dans toutes les assurances sur corps, de garantir les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine. Cette disposition est inspirée par la tradition, puisqu'elle figure depuis toujours dans les polices d'assurance sur corps utilisées sur le marché français mais il faut retenir que l'interdiction vaut uniquement dans le cadre d'une police corps et qu'elle ne s'applique pas à l'assurance de responsabilité civile couvrant les conséquences de la faute intentionnelle du capitaine.

22. On a dit également de l'article 40 qu'il était anachronique et contraire aux intérêts de l'assuré et qu'il serait préférable de laisser aux parties le soin de décider si elles entendent prévoir la garantie de la faute intentionnelle du capitaine.

e) Omission ou déclaration inexacte de l'assuré

23. L'obligation qu'a l'assuré de donner toutes indications permettant d'apprécier le risque encouru est énoncée à l'article 23, qui dispose :

"L'assuré doit : ... déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge, ..."

En cas de manquement à cette obligation, la Loi de 1967 contient une disposition nouvelle qui a atténué la rigueur de l'article 348 du Code de commerce, dont le contenu a été exposé précédemment (voir le paragraphe 8) . L'article 6, qui est une disposition impérative, prévoit que :

« Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur ».

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur sera, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établirait qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus. La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré."

24. Il convient de noter que l'ancienne règle de l'article 348 a été maintenue dans le premier alinéa. Cependant, le deuxième alinéa a pour effet que si, en cas d'omission ou de déclaration inexacte, l'assuré peut établir la preuve de sa bonne foi, c'est-à-dire prouver qu'il n'a pas eu l'intention de celer des renseignements ni d'induire l'assureur en erreur, celui-ci ne peut faire annuler l'assurance à moins de prouver qu'il n'aurait pas accepté de couvrir le risque s'il avait été pleinement et exactement informé par l'assuré. Faute de quoi, l'assureur est garant des pertes couvertes par la police, mais le montant de l'indemnité d'assurance sera réduit proportionnellement à la prime payée par rapport à celle que l'assureur aurait demandée s'il avait été pleinement et exactement informé.

25. Etant donné qu'il n'existe pas de barèmes pour l'établissement des primes d'assurance maritime, il apparaît que la règle de la réduction proportionnelle de l'indemnité qui est énoncée à l'article 6 peut donner lieu à

¹¹ Voir Rodière Droit maritime édition de 1979, Précis Dalloz, par. 604.

des litiges. En conséquence, une clause compromissive a été introduite dans les polices d'assurance sur corps (art. 34) et sur facultés (art. 38) pour prévoir cette éventualité.

26. Aux fins de comparaison, on peut dire que la loi anglaise correspond à la conception de l'article 348 du Code de commerce avant la réforme législative de 1967. Les dispositions de la loi anglaise sur les réticences et les fausses déclarations ont été critiquées par le secrétariat de la CNUCED (voir les paragraphes 105 à 108 du document TD/B/C.4/ISL/27).

27. L'obligation qu'a l'assuré de tenir informé est une obligation continue, comme le prévoit l'article 23 de la Loi de 1967, qui dispose que :

"L'assuré doit ...déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risque survenues au cours du contrat."

En application de ce principe, l'article 7 prévoit que 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, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application de la règle de la réduction proportionnelle de l'indemnité énoncée à l'article 6. Si cette aggravation du risque n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant une augmentation de la prime. Si, en revanche, l'aggravation du risque est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat soit exiger une augmentation de prime.

28. Le système anglais ne prévoit pas exactement la même obligation continue d'information en cours de contrat. Cependant le Marine Insurance Act de 1906 prévoit l'emploi de clauses dites "Warranties" (obligation par lesquelles l'assuré prend l'engagement que telle ou telle chose sera faite ou ne sera pas faite ou que telle ou telle condition sera remplie ou qu'un état de choses particulier existera ou n'existera pas¹². Le non-respect de ces engagements libère l'assureur de toute obligation découlant du contrat. Cependant, l'emploi de certaines clauses dites "held covered" dans les polices corps et facultés a pour effet de maintenir la couverture d'assurance dans le cas de certains manquements aux engagements pris, sous réserve d'une prompt notification et du paiement d'une prime supplémentaire¹³.

B. Les polices

1. Les polices sur corps et sur facultés

29. L'article 2 du Décret du 19 janvier 1968 exige que le contrat d'assurance soit constaté par une police. En matière d'assurance maritime, le marché français utilise couramment deux polices d'assurance de biens, qui se rapportent l'une au navire et l'autre aux marchandises transportées. Ce sont la "Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires, à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance des voiliers et des navires à moteur auxiliaire (Imprimé du 1^{er} janvier 1979)" et la "Police française d'assurance maritime sur facultés (Imprimé du 10 août 1970 modifié le 14 septembre 1970 et le 1^{er} décembre 1978)". En outre, il existe deux polices d'assurance de responsabilité civile, qui seront examinées séparément.

a) Contenu de la police

30. L'article 3 du Décret du 19 janvier 1968 indique que le contrat d'assurance doit être daté du jour où il est souscrit. En pratique, les polices n'indiquent pas seulement la date mais aussi l'heure. Le contrat doit également indiquer le lieu de souscription, le nom et le domicile des parties contractantes avec l'indication le pas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui. Parmi les autres indications que doit contenir le contrat, figurent la chose ou l'intérêt assuré, les risques assurés et les risques exclus, le temps et le lieu de ces risques, la somme assurée, la prime et une clause indiquant que la police est à ordre ou au porteur, si cette clause a été convenue. En pratique, les polices contiennent beaucoup plus d'indications que celles qui sont exigées par le Décret. On trouvera ci-dessous une brève analyse d'un certain nombre de clauses des polices d'assurance sur corps et sur facultés.

¹² Voir les articles 33 à 41 du MIA 1906.

¹³ Par exemple l'article 5 des Institute Time Clauses, Hulls (Clauses de l'Institut des assureurs de Londres pour les polices d'assurance sur corps "à temps"

b) Objet et étendue de l'assurance

31. Il existe deux principaux modes d'assurance offerts à la fois par les polices sur corps et par les polices sur facultés : il s'agit du mode d'assurance "tous risques" et du mode d'assurance "f.a.p. sauf" ("franc d'avaries particulières, sauf"). Les parties demeurent néanmoins libres de convenir de modalités différentes et il existe des clauses types pouvant être insérées dans la police principale qui offrent toutes sortes de possibilités d'aménagement des deux modes d'assurance indiqués ci-dessus.

i) Risques assurés

32. Le mode d'assurance "tous risques" est prévu aussi bien dans la police sur corps que dans la police sur facultés par l'énoncé d'une formule offrant une garantie générale contre tous les types de risques, l'étendue de cette garantie étant ensuite restreinte par des exceptions. Ces exceptions, ou risques exclus, feront l'objet de la section suivante (voir sous ii) les paragraphes 53 et 54). Le mode "tous risques" est défini dans les deux polices sur corps et sur facultés en des termes très voisins. L'article premier, premier alinéa, de la police sur corps se lit comme suit :

"Les Assureurs garantissent, dans la limite de sa valeur agréée, les dommages et pertes qui arrivent aux navires assuré par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et généralement par tous accidents et fortunes de mer."

L'article 2, paragraphe 2 de la police sur facultés se lit comme suit

"Dans l'assurance 'tous risques' sont au risque des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article [qui énonce les conditions d'assurance 'f.a.p. sauf'] que généralement, par fortunes de mer ou événements de force majeure."

33. C'est la formule employée à la fin de chacune de ces deux dispositions qui détermine la nature et l'étendue de la garantie "tous risques"¹⁴. La garantie des assureurs s'étend donc généralement à "tous accidents" et "fortunes de mer". Ainsi, les assureurs répondent des dommages et des pertes subis par le navire par suite de tous événements de force majeure, la tempête par exemple, et également par suite d'événements fortuits, tels qu'abordage, incendie, explosion, bris de machine, explosion de chaudière, etc.

34. Il convient de signaler qu'il existe une différence entre la notion de "fortunes de mer" et celle que recouvre la formule anglaise "perils of the sea". Dans la tradition juridique française, les "fortunes de mer" comprennent tout ce qui survient par la mer ou sur la mer. En revanche, dans le régime juridique anglais, la notion de "perils of the sea" ne recouvre que les dommages résultant d'accidents fortuits causés par l'action de la mer. Elle ne comprend pas l'action ordinaire du vent et des vagues et elle est réputée ne pas s'appliquer aux actes de piraterie, à un arrimage défectueux, au vol, à la baraterie ou au sabordement, pour ne citer que quelques-uns des incidents qui peuvent survenir au cours d'une traversée et peuvent donc se produire sur la mer sans être causés par la mer¹⁵.

35. En ce qui concerne l'assurance sur facultés les clauses anglaise et française "tous risques"¹⁶, même si elles sont formulées différemment, sont généralement conçues de la même façon, la garantie étant extensive sous réserve d'exceptions limitativement énumérées. Cependant, en ce qui concerne la police sur corps, les conceptions anglaise et française diffèrent. Alors que le marché français prévoit une garantie générale avec certaines exceptions limitativement énumérées, les polices anglaises énumèrent les risques couverts par l'assurance¹⁷. Le secrétariat de la CNUCED a déjà indiqué les avantages que présente une garantie générale expressément limitée par certaines exceptions et a critiqué la méthode de l'énumération limitative des risques couverts¹⁸.

36. Il semble que l'énumération de certains risques particuliers à l'article premier de la police française sur corps soit inutile du fait de la présence d'une garantie générale contenue dans la formule ou : "et généralement par

¹⁴ Ces formules développent l'article 15 de la Loi de 1967, qui prévoit que "L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure".

¹⁵ Voir la règle N° 7 des Rules for Construction of Policy (Règles d'interprétation de la police) dans la première annexe du MIA, 1906 et Dover, V. A Handbook to Marine Insurance (Londres, Witherby & Co. Ltd., 1975), P. 762.

¹⁶ Voir le document TD/B/C.4/ISL/27/Add.1, annexe III, clause 5, institue Cargo Clauses

¹⁷ Ibid, annex I, Perils Clause, Lloyds' S.G. Form; annexe II. Clause. 7 (Additional Risk Clause (Clauses de risque supplémentaire)) Institute Time Clauses, Hulls.

¹⁸ Document TD/B/C.4/ISL/27 op. cit., paragraphes 119 à 121.

tous accidents et fortunes de mer". Il importe de noter à cet égard que si la garantie générale qui est prévue à la fin de la clause française transforme l'énumération précédente des risques en une garantie "tous risques", la présence d'une formule semblable de la "Perils Clause de la formule S.G. du Lloyds, à savoir les termes : « and of all other perils » et tous autres risques¹⁹, a été interprétée par la jurisprudence d'une manière restrictive, selon la règle d'interprétation ejusdem generis, comme visant simplement les risques de même type ou de même nature que ceux qui sont précédemment énumérés.

37. Du fait de la présence dans la police française de cette garantie générale soumise à des exceptions limitativement énumérées, l'assuré doit simplement, en cas d'avarie, établir que le dommage ou la perte est survenu pendant la période couverte par l'assurance et dans le champ d'application géographique de la police, ainsi que le montant de la perte subie. Il incombe à l'assureur de prouver que la cause de la perte rentre en fait dans l'une des exceptions énumérées.

38. En ce qui concerne le mode d'assurance "f.a.p. sauf", il faut faire une distinction entre l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés. En ce qui concerne la police d'assurance sur facultés, la garantie "f.a.p. sauf" diffère de la garantie "tous risques" en ce que les risques couverts par la garantie sont limitativement énumérés. Ainsi, comme dans la Perils Clause anglaise et contrairement à la clause française "tous risques", la clause "f.a.p. sauf" des polices d'assurance sur facultés ne couvre que la perte ou le dommage résultant de l'un des risques figurant dans l'énumération limitative de la police. A la différence de la clause "tous risques", selon laquelle il incombe à l'assureur de prouver que la perte a été causée par un risque non garanti par la police, la clause « f.a.p. sauf » oblige l'assuré à prouver non seulement que l'objet assuré a été endommagé durant la période et dans la zone géographique couvertes par la police mais également que la cause du dommage relève de l'un des risques limitativement énumérés.

39. Les conditions de l'assurance « .f.a.p. sauf » sont énoncées au paragraphe 5 de l'article 2 de la police française, dont le texte est le suivant :

"Dans l'assurance "F.A.P. sauf", sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés par un des événements figurant dans l'énumérations limitative ci-après :

Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement; déraillement; heurt; renversement, chute où bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art; chute d'arbres; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement; avalanche; foudre; inondation; débordement de fleuves ou de rivières; débâcle de glaces; raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés; éruption volcanique et tremblement de terre."

40. Les risques énumérés dans la clause "F.A.P. sauf" de la police sur facultés comprennent à la fois des risques maritimes et des risques qui sont généralement associés au transport terrestre. Dans tous les cas, il s'agit d'événements graves qui, s'ils n'entraînent pas nécessairement une perte totale, ont cependant un caractère désastreux. Malgré la similarité de leurs titres, la clause française "F.A.P. sauf" et la clause anglaise "F.P.A. (Free of Particular Average (Franc d'avaries particulières» (clause 5 des Institute Cargo Clauses (ICC) (Clauses de l'Institut des assureurs de Londres pour les polices d'assurance sur facultés), F.P.A. adoptent des approches différentes en ce qui concerne la limitation des risques couverts.

De façon très générale, on peut dire que la clause anglaise F.P.A. couvrent les pertes totales et les sacrifices d'avaries communes causés par les risques assurés énumérés dans les "Perils Clauses" et exclut les avaries particulières même si elles sont causées par un risque assuré, à moins que ne se soient produits certains événements expressément prévus²⁰. Si l'un quelconque des événements énumérés dans la clause se produit, l'avarie particulière est alors couverte. En revanche, la clause française « f.a.p. sauf », contrairement à ce qu'indique son titre "franc d'avaries particulières, sauf", n'exclut pas expressément certains types de pertes tels que les avaries particulières. En fait, elle garantit simplement la perte ou le dommage qu'il soit total ou partiel, causé par certains

¹⁹ Document TD/B/C.4/ISL/27/Add.1., op. cit.

²⁰ Elle élargit également la Perils Clause, non seulement en assouplissant l'exigence d'un lien de causalité et en étendant l'indemnisation aux pertes ou dommages qui sont raisonnablement imputables" à certains événements expressément prévus, mais également en prévoyant des risques assurés supplémentaires tels que le heurt ou la collision d'un véhicule utilisé au cours du transport terrestre (conveyance) avec un corps extérieur.

événements spécifiquement énumérés, qui entraînent; généralement, mais non pas nécessairement; une perte totale ou tout au moins des pertes très importantes. Ainsi, il ne peut y avoir indemnisation que pour une perte ou un dommage causé par l'un des risques énumérés, mais si l'un de ces risques se produit, la garantie s'étend alors aussi bien aux avaries particulières qu'aux pertes totales. Vue sous cet angle, la clause française "F.A.P. sauf" n'est en fait qu'une simple Perils Clause qui, à la différence de la clause anglaise n'a pas pour but de délimiter les types de pertes couverts. Ce qui ne veut cependant pas dire que les types de garantie offerts par l'une et l'autre clauses diffèrent sensiblement mais, à des fins de rédaction, la différence d'approche mérite d'être signalée.

41. En ce qui concerne la police d'assurance sur corps, les conditions d'assurance "sauf", bien qu'elles soient rarement utilisées, sont énoncées dans une clause distincte, la clause IV., qui est destinée à être utilisée en liaison avec les conditions générales. La disposition pertinente de cette clause se lit comme suit :

"Par dérogation aux conditions générales, la présente assurance est conclue franc d'avaries particulières sauf lorsque celles-ci résultent de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie, de l'explosion, du heurt ou de la collision du navire assuré avec un corps fixe, mobile ou flottant.."

On notera que l'énumération des événements est plus limitée que dans la clause correspondante de la police d'assurance sur facultés. En outre, l'effet de la clause dans l'assurance sur corps est plus conforme à son titre : "franc d'avaries particulières, sauf", Ainsi, la clause de risques, c'est-à-dire le premier alinéa de l'article premier de la police d'assurance sur corps, qui est la base de toutes les conditions d'assurance "tous risques" (voir le paragraphe 32), reste applicable et garantit les avaries communes et les pertes totales, mais les pertes d'avaries particulières sont exclues à moins qu'elles ne résultent de certains événements spécifiquement énumérés. A la différence de la clause correspondante de la police d'assurance sur facultés, la clause "F.A.P. sauf" de la police d'assurance sur corps n'est donc pas en elle-même une clause de risques mais une clause qui circonscrit l'application de la garantie offerte par la clause de risques de l'article premier à certains types de perte²¹.

42. Comme on l'a indiqué précédemment, d'autres modifications de l'étendue de la garantie sont possibles sur le marché français par voie de convention entre les parties. A cette fin, il existe plusieurs clauses types destinées à être jointes à la police principale, qui modifient les garanties offertes par les conditions générales. Les conditions "F.A.P. sauf" pour l'assurance sur corps, décrites ci-dessus, en sont un exemple. On peut en citer d'autres. En matière d'assurance sur facultés, la garantie peut être limitée à "la perte totale et [au] délaissement" (clause 1) ou à "la perte totale, [au] délaissement et aux avaries communes" (clause 3) ou elle peut être "tous risques, mais à l'exclusion des pertes de poids ou de quantité" (clauses 1 et 8). En matière d'assurance sur corps, il est également possible de limiter la garantie par les clauses "F.A.P. absolument" (clause V), "franc d'avaries absolument" (clause VI), "perte totale et avaries communes" (clause VII) et "perte totale et délaissement" (clause VIII).

43 Bien qu'en principe les polices d'assurance sur corps et sur facultés ne protègent l'assuré que contre les dommages matériels ou la perte de l'objet assuré, la garantie de l'assurance peut néanmoins s'étendre à certains frais exposés par l'assuré.

Ainsi, le paragraphe 4 de l'article 2 de la police sur facultés stipule que "Sont également aux risques des assureurs les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police ou de les limiter. "

L'obligation de prendre des mesures de conservation²² s'apparente à la notion "sue and labour" du droit anglais²³ et la disposition précitée, qui inclut les frais exposés dans la garantie de la police, est proche dans ces effets de la clause "Sue and Labour" clause qui prévoit que l'assuré doit prendre toutes mesures raisonnables ou supporter toutes dépenses raisonnables pour empêcher une perte ou la réduire au minimum de la formule S.G. du Lloyds. Parmi les frais couverts figurent les frais de reconditionnement des marchandises endommagées en cours de voyage ainsi que le coût et les risques de la réexpédition des marchandises à la fabrique pour réparations.

Il est dans l'intérêt des assureurs de prendre ces frais en charge afin d'éviter

des dommages plus importants dont ils devraient répondre. Les autres types de frais couverts sont indiqués au paragraphe 4 de l'article 2 de la police d'assurance sur facultés, qui stipule ;

"Les assureurs garantissent, en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu."

²¹ Il ne semble pas qu'il y ait une disposition anglaise équivalente à la clause "F.A.P. sauf" pour l'assurance sur corps, étant donné que les Institute Time Clauses, Hulls - « F.P.A. Absolutely » et "Free of Damage Absolutely" excluent dans tous les cas, toutes les avaries particulières, d'une part, et les pertes partielles, d'autre part

²² L'obligation pour l'assuré de prendre de telles mesures est prévue par l'article 16 des polices d'assurance sur corps et sur facultés.

²³ Section 78 du MIA 1906.

44. Dés dispositions analogues figurent dans la police sur corps. Le paragraphe 2 de l'article 16 de la police sur corps stipule :

"Les assureurs rembourseront les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver le navire d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police, ou de les limiter."

En ce qui concerne les avaries communes, le paragraphe 1 de l'article 26 contient la dispositions suivante :

"La contribution du navire aux avaries communes est remboursée par les assureurs sous la retenue de la franchise fixée par les conditions particulières; ..."

Le même paragraphe énonce ensuite une règle selon laquelle l'indemnité due par les assureurs en vertu de la disposition précitée est réduite lorsque la valeur agréée du navire est inférieure à la, valeur estimée de sa contribution aux avaries communes (qui est, en gros, la valeur réelle du navire à la fin du voyage). Cette règle de réduction est analogue, dans 'ses effets, à celle de l'article 73 du MIA 1906, qui a été critiquée dans un rapport du secrétariat de la. CNUCED²⁴

45 Des dispositions supplémentaires concernant les avaries communes figurent à l'article 26 et des dispositions concernant les dépenses d'assistance et de sauvetage à l'article 27. En outre, l'article 25 prévoit le remboursement de certains frais lorsque le navire a subi des avaries causées par un risque assuré en un lieu où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses. En pareil cas, les vivres et gages de l'équipage et les frais de remorquage jusqu'à un port où les réparations pourront être effectuées ou pourront l'être avec économie, sont à la charge des assureurs, à condition que ces trajets soient faits en dehors des opérations commerciales du navire.

46. L'extension la plus importante de la police sur corps au-delà d'une simple assurance pour pertes ou dommages causés au navire est celle qui est prévue par l'article 2²⁵. Cette disposition prévoit que les assureurs garantissent les recours de tiers contre le navire assuré en cas d'abordage. Elle offre une garantie plus étendue que celle de la Running Down clause (clause d'abordage) des conditions anglaises (clause 1 des Institute Tine Clauses (I.T.C.) Hulls, en ce que au lieu de ne garantir les recours des tiers en cas d'abordage que dans une proportion des trois quarts (jusqu'à concurrence des trois quarts de la valeur agréée du navire comme dans la version type de la Running Down clause, la clause française prévoit une garantie de 100 % des recours en cas d'abordage jusqu'à concurrence de la totalité de la valeur agréée du navire), garantie qui n'est d'ailleurs pas limitée à l'abordage avec d'autres navires mais qui comprend également le heurt du navire avec tout type d'objet fixe, mobile ou flottant tel que digue, quai, estacade, etc.

47. Il y a encore peu de temps, on pouvait dire que les polices anglaises offraient une garantie plus efficace en cas de recours des tiers en faisant de la Running Down clause un contrat séparé avec son propre plafond de responsabilité, égal à la valeur agréée du navire assuré, tandis que les polices françaises groupaient les recours des tiers avec tous les autres recours auxquels la même police donnait lieu et faisaient de la valeur agréée la limite unique de garantie des assureurs en vertu de la police. Cependant, une nouvelle version de la police française sur corps (imprimé du 1^{er} janvier 1979) adopte une approche équivalente à celle du marché anglais en constituant un capital distinct pour la clause de responsabilité en cas d'abordage qui est égal à la valeur agréée du navire²⁶.

En vertu de la nouvelle police française sur corps, les assureurs répondent donc des avaries ou de la perte du navire jusqu'à concurrence de sa valeur agréée et ils garantissent, en outre, les recours de tiers couverts par la police également jusqu'à concurrence de la valeur agréée du navire.

²⁴ Document TD/ B/C.4/ISL/27, Par- 152 à 157.

²⁵ L'article 2 se lit comme suit : "Les assureurs garantissent en outre, dans la. limite d'un capital égal à sa valeur agréée, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant non amarré à poste fixe, ainsi que pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation.

Il en sera de même des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses embarcations annexes, aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service.

La garantie des recours de tiers ne s'applique, pour les réclamations portant sur la perte de tout ou partie du chargements ou des soutes de tous navires, bateaux, engins, biens ou installations, qu'au remboursement des préjudices subis par les propriétaires, représentants ou ayants droit des biens perdus. Tous autres recours exercés contre le navire assuré pour dommages ou préjudices consécutifs à la perte, au jet ou au déversement de tout ou partie du chargement ou des soutes, de ce navire ou de tous autres navires bateaux, engins, biens ou installations sont exclus de la garantie des assureurs.

Dans le cas où pour les recours de tiers exercés contre le navire assuré l'armateur n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépasserait pas celui qui eût été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

²⁶ Ibid article 2 et article 31, note de bas de page 44 ci-après.

48 Il convient de noter que la garantie des recours de tiers prévue par l'article 2 de la police française comprend le coût de l'enlèvement de l'épave, les dommages causés à terre par l'extension d'un incendie provoqué par un abordage et le préjudice financier résultant de la mise hors d'usage de l'autre navire ou de l'objet endommagé.

49. Cependant, le dernier alinéa de l'article 2 fixe une limite à la garantie des recours de tiers en exigeant de l'armateur qu'il invoque la limitation de responsabilité dont il est en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable. Si l'armateur n'invoque pas cette limitation, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eût été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée. Il est toutefois entendu que si l'armateur invoque mais sans succès cette limitation de responsabilité les recours des tiers seront alors couverts indépendamment de ladite limitation.

50. La police française exclut expressément la responsabilité des assureurs en cas de recours de tiers pour cause de décès ou de lésions corporelles (article 4 A, paragraphe S), de dommages causés par la pollution (troisième alinéa de l'article 2) et de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré (article 4 A, paragraphe 7). Néanmoins, comme on le verra plus loin (voir les paragraphes 93 et 94), il existe des clauses additionnelles pouvant être jointes à la police et des polices offrant une garantie totale, qui peuvent être utilisées pour compléter la garantie de responsabilité civile de l'article 2.

51. Le cas de l'abordage et de l'assistance entre navires du même assuré et le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré sont prévus dans la police française par l'article 29. Mis à part le cas de heurt de biens autres que des navires, le libellé de cet article est presque identique à celui de la "Sister ship clause" des polices anglaises (clause 2, I.T.C., hulls. Pour surmonter la difficulté qui tient à ce qu'une personne ne peut pas juridiquement être tenue responsable vis-à-vis d'elle-même, cette clause considère ces navires ou ces biens comme appartenant à des personnes distinctes aux fins de la garantie d'assurance. Pour éviter en pareille circonstance tout litige sur la question de la responsabilité, les clauses anglaise et française prévoient le recours à un arbitre.

52. Pour ce qui est du règlement des sinistres en cas d'abordage, notons que si la police française ne prévoit pas expressément le principe du partage des responsabilités lorsque l'un et l'autre navire sont dans leur tort, comme le fait expressément la clause anglaise en matière d'abordage (Running Down clause, il apparaît néanmoins que dans la pratique les dispatcheurs français appliquent le même principe de la responsabilité partagée.

ii) Risques exclus

53 Qu'il s'agisse des conditions "tous risques" ou "F.A.P. Sauf", les polices sur corps et sur facultés énumèrent un certain nombre de risques qui sont exclus de la garantie d'assurance. Dans la police sur facultés ces risques sont énumérés aux articles 7 et 8²⁷ et dans la police sur corps, aux articles 4 à 6²⁸.

²⁷ Article 7 - Risques exclus dans tous les cas Les assureurs sont affranchis de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences

1. Amendes; confiscations; mises sous séquestre; réquisitions; violation de blocus; contrebande commerce prohibé ou clandestin; dommages-intérêts; saisies conservatoires, saisies-exécution ou autres saisies, les assureurs demeurant également étrangers à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les objets assurés.
2. Vice propre de l'objet assuré; vers et vermines; mesures sanitaires ou de désinfection; influence de la température; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.
3. Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.
4. Retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés; différence de cours; frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries; frais de magasinage, de séjour ou tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2; Préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.
5. Dommages causés par les objets assurés à d'autres biens ou personnes.
6. Sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Article 8 - Risques exclus à moins de stipulation contraire

Sauf convention et primes spéciales, les assureurs sont également affranchis des risques suivants et de leurs conséquences :

- A. Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

Il est précisé que, s'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.

- B.
 1. Piraterie.
 2. Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques.

54. La plupart de ces exclusions répondent à deux principes fondamentaux. Premièrement, comme on l'a déjà indiqué, c'est une notion fondamentale du droit français que l'assuré est tenu de prendre toute disposition raisonnable pour protéger le bien assuré contre les risques de dommages. Deuxièmement, il ne faut pas oublier que les polices d'assurance sur corps et les polices d'assurance sur facultés sont les unes et les autres avant tout des polices d'assurance contre les dommages et pertes matériels causés aux objets assurés par fortunes de mer, à l'exclusion de tout préjudice commercial ou financier ainsi que de tout dommage découlant de la nature même des objets assurés. Généralement parlant, la majorité des exclusions contenues dans les polices sur corps et sur facultés sont l'application de ces principes. Sont également exclus ce que l'on appelle généralement les "risques de guerre et de grève", si bien que la police ne couvre que les risques qui sont considérés comme des "fortunes de mer".

55. Certaines des exclusions de garantie qui présentent un intérêt particulier sont analysées ci-après.

- faute de l'assuré.

56. Avant d'examiner les exclusions de garantie contenues dans les polices, il importe de noter que les polices sur corps et sur facultés prévoient que la garantie subsiste dans l'éventualité de certains types de fautes. Dans le cas de l'assurance sur corps, les paragraphes 2 et 3 de l'article premier stipulent que : "Ces risques demeurent couverts ...en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes ... [et] en cas de fautes des préposés terrestres de l'armateur". On relève cependant, au paragraphe 1 de l'article 4, que la police exclut en fait les conséquences de certains types de fautes (fautes caractérisées) de l'armateur et de ses préposés dans la direction de l'armement, des fautes des préposés terrestres de l'armateur qui présenteraient un caractère dolosif ou frauduleux et des fautes intentionnelles du capitaine²⁹. Ces exclusions de garantie sont largement dictées par les articles 17 et 40 de la Loi de 1967 (voir les paragraphes 19 à 21), auxquels la police apporte néanmoins des précisions. Conformément à l'obligation faite à l'assuré de prendre tous les soins raisonnables, qui est énoncée au premier alinéa de l'article 17,

3 Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues

C. Risques de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque ouvert.

²⁸ Article 4 Les assureurs Sont exempts :

1. De tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin;

De toutes amendes, confiscations, mises sous séquestre et réquisitions;

Des conséquences .

-des fautes caractérisées de l'armateur et de ses préposés dans la Direction de l'armement à savoir . Directeurs, Chefs d'agence, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques;

- des fautes des préposés -terrestres de l'armateur qui présenteraient un caractère dolosif ou frauduleux;

- des fautes intentionnelles du capitaine.

2. Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté, ainsi que du remplacement ou de la réparation des pièces affectées d'un vice caché;

3; De la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ainsi que des dommages causés à ces parties par les tarets ou autres mollusques;

4. De tous frais d'hivernage, de quarantaine et de jours de planche ainsi que des conséquences de toutes mesures sanitaires ou de désinfection;

5. Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacles apportés au commerce de l'assuré;

6. De toutes les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre;

7. De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré;

S. De tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels;

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

B. Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers

1. Aux primes des emprunts à la grosse contractés, ainsi qu'aux commissions de consignation et d'avances de fonds payées en tous autres lieux que dans un port de relâche;

2. A la saisie et vente du navire dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie.

Article 5. Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines, torpilles ou autres engins de guerre, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

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

Article 6. Les assureurs sont également affranchis des dommages et pertes provenant de

a) pirateries,

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

²⁹ Ibid

la police exclut les conséquences des fautes caractérisées de l'armateur et de ses préposés dans la direction de l'armement, c'est-à-dire des fautes constituant une négligence manifeste et incontestable.

57. La police d'assurance sur facultés continue de couvrir les risques assurés en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes (paragraphe 4 de l'article 2), mais elle exclut alors les conséquences de tous les "faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit..." (par. 3 de l'article 7).

- Vice propre ou défectuosité

58. La police sur corps (paragraphe 2 de l'article 4) exclut expressément les "dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ainsi que du remplacement ou de la réparation des pièces affectées d'un vice caché". Il importe cependant de distinguer les effets de cette exclusion de la disposition du paragraphe 3 de l'article premier, qui prévoit que les risques demeurent couverts "... en cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs". Prises simultanément, ces deux clauses signifient que les assureurs garantissent les dommages causés par un accident qui résultent d'un vice caché, mais qu'ils ne garantissent pas le remplacement ou la réparation de la pièce défectueuse elle-même³⁰. La jurisprudence française a interprété la notion de vice propre et, ce faisant, l'a distingué du vice caché, en le définissant, de la manière suivante :

"... toute cause de perte ou d'avarie qui tient à l'état ou à l'équipement du navire, telle que vice de construction, défaut de réparations, instrument défectueux, armement insuffisant, etc. ..., en somme tout défaut inhérent au navire et susceptible de compromettre sa navigabilité, à l'exception des vices cachés que l'armateur est dans l'impossibilité de déceler; ... en effet, le vice propre suppose une certaine faute ou négligence de l'armateur ou de ses préposés à mettre ou. à maintenir le navire en bon état de navigabilité...³¹ "

59. L'existence d'un vice propre du navire n'autorise pas automatiquement l'assureur à se soustraire à sa garantie si, par exemple, ce vice n'a pas joué qu'un rôle secondaire ou subsidiaire dans la survenance de l'avarie³². De même, si la perte a été également causée par un risque assuré, tel que la négligence de l'équipage, et un vice propre, tel qu'une faute caractérisée de l'armateur en ce qui concerne le maintien du navire en état (par exemple le fait de ne pas respecter les instructions d'une société de classification), les tribunaux peuvent réduire de moitié l'indemnité due par les assureurs³³.

60. Pour l'assurance facultés, l'article 7 de la police exclut la garantie des sinistres causés par "un vice propre de l'objet assuré". La notion de vice propre en ce qui concerne les marchandises comprend non seulement tout défaut des marchandises mais également toute caractéristique particulière des marchandises tenant à leur nature même. Un exemple de ce dernier type de vice propre est par exemple le caractère périssable de marchandises telles que les fruits et légumes. Il est intéressant de noter, à propos de ces marchandises périssables, que les assureurs ne peuvent invoquer l'exclusion du vice propre que dans certaines limites. On admet généralement qu'étant informés du type de marchandises qu'ils assurent, les assureurs savent que les marchandises en question sont de nature périssable. Dans ce cas, ils ne peuvent refuser leur garantie pour vice propre de la chose lorsque des marchandises périssables se détériorent en raison de la survenance d'un risque assuré. Ainsi, les assureurs seront tenus à garantie en cas de détérioration d'une expédition de fruits à bord d'un navire qui, en raison d'une avarie provoquée par un abordage, par exemple, a dû subir des réparations dans un port de refuge et a été retardé. Il convient de noter que la garantie des dommages par pourrissement de la cargaison résultant d'un retard causé par un risque assuré est acquise à l'assuré en dépit de l'exclusion, par le paragraphe 2 de l'article 7, des conséquences du vice propre et, par le paragraphe 4, des conséquences de "retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés"³⁴.

61. Il apparaît que la base sur laquelle la garantie est acquise à l'assuré dans l'exemple ci-dessus tient simplement à l'opinion du marché français précédemment exposée, selon laquelle l'assureur, connaissant les caractéristiques des marchandises qu'il assure, ne doit pas pouvoir invoquer l'exclusion du vice propre lorsqu'un risque assuré se produit qui permet aux caractéristiques des marchandises de se manifester et - en dépit également de l'exclusion expresse du retard - la même solution est également retenue lorsque ces caractéristiques se

³⁰ La même position est adoptée à l'égard des pièces défectueuses par la Inchmaree Clause (clause de négligence) des polices anglaises (clause 7, ITC, Hulls).

³¹ "Jean Jacqueline", Cour d'appel de Rouen, 2 octobre 1969 (D.M.F.1970), p. 208. Le fait qu. l'armateur n'ait pas suivi les instructions d'une société de classification concernant l'entretien du navire est considéré par les tribunaux français comme attestant l'existence d'une faute ou d'une négligence de l'armateur à maintenir le navire en bon état de navigabilité. Voir "Scravistik", Cour d'appel de Rennes (D.M.F., 1972), p. 355.

³² Voir Ibid, « Jean Jacqueline. 33/ Par exemple, "Adrien Pla.", Cour d'appel de Paris, 9 janvier 1973 (D.M.F.,1973)

³³ Par exemple, "Adrien Pla.", Cour d'appel de Paris, 9 janvier 1973 (D.M.F.,1973)

³⁴ Voir ci-dessus, note 27

manifestent à la suite d'un retard causé par le risque assuré. De l'analyse qui précède, il ressort que la position adoptée, dans le cas d'une police française, en ce qui concerne une détérioration qui se produit à l'occasion d'une prolongation du voyage causée par un risque assuré s'oppose à la position des polices anglaises. Dans le contexte général de la perte matérielle résultant d'un retard causé par un risque assuré, l'absence d'une clause type garantissant cette perte dans les polices anglaises ainsi que l'absence de dispositions excluant explicitement cette garantie ont été critiquées par le secrétariat de la CNUCED³⁵. Cependant, dans le cas des polices françaises, étant donné que les conséquences du vice propre et du retard sont expressément exclues, il serait souhaitable que la position adoptée en cas de détérioration de denrées périssables dans les circonstances décrites ci-dessus soit expressément indiquée pour l'information de l'assuré, compte tenu notamment de la position inverse qui est celle des polices anglaises.

- risques de guerre

62. Les polices d'assurance sur corps (articles 5 et 6) et d'assurance sur facultés (article 8) excluent les dommages et pertes provenant de guerre civile ou internationale, de piraterie, de captures, prises, saisies, etc. par tous gouvernements et autorités quelconques, ainsi que d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves, de lock-out et autres faits analogues. Les assurés ont la possibilité, moyennant le paiement d'une prime supplémentaire, de garantir de tels risques en souscrivant une convention spéciale. Les garanties offertes, à ce titre, recouvrent exactement les exclusions de la police type. Dans le cas de l'assurance sur corps, cette garantie peut être obtenue soit au voyage soit sur une base annuelle.

63. En ce qui concerne l'assurance sur facultés, il importe de noter que la couverture des risques de guerre peut être soit limitée au mode clé transport maritime, ce qui correspond à la formule offerte sur le marché anglais par la clause "Waterborne", soit de magasin à magasin, la garantie prenant effet dès le moment où les marchandises sont chargées sur le premier moyen de transport et se terminant lors de leur remise au destinataire.

- vol

64. Du fait de l'exclusion du vol par le paragraphe c) de l'article 8 de la police française d'assurance sur facultés, il existe une importante différence entre les conditions françaises d'assurance sur facultés "tous risques" et la version "tous risques" des polices anglaises³⁶. En conséquence il est nécessaire d'obtenir une garantie spéciale contre le vol au moment de la souscription d'une assurance française, conformément semble-t-il à la pratique habituelle, tout au moins pour les marchandises diverses (voir le par. 81).

c) Temps et lieu des risques assurés : durée des risques dans le cas de l'assurance sur facultés

65. L'article ; de la police d'assurance sur facultés, dit clause "de magasin à magasin", détermine le temps pendant lequel les marchandises transportées seront couvertes³⁷. Par l'effet de cette clause, les marchandises sont couvertes à partir du moment où elles quittent les magasins du chargeur, qui peut être un point de départ à l'intérieur du territoire, jusqu'au moment où elles entrent dans les magasins utilisés par l'assuré au point extrême de destination, qui peut lui aussi être un point de l'intérieur. Ainsi, la police couvre non seulement les risques maritimes pendant le transport par mer, mais également les risques auxquels les marchandises sont exposées pendant le transport terrestre.

66. Cependant, l'article 10 de la police d'assurance sur facultés restreint l'application de la clause "de magasin à magasin", en mettant fin à la garantie lorsque l'assuré interrompt le transport ou effectue une prise de livraison

³⁵ Document TD/B/C.4/ISL/27 op cit par. 182 et 185 a 188.

³⁶ Cependant, les polices anglaises F.P.A. ne sont pas sensiblement différentes de la police type française, car le coulage (pilferage) ne figure pas parmi les risques énumérés dans les Perils Clause et les F.P.A. Clauses. Néanmoins, le vol, au sens de vol avec violence de la Périls Clause anglaise est couvert par la police anglaise mais ne l'est apparemment pas par la police type française

³⁷ Le paragraphe 1 de l'article), qui détermine la durée des risques, se lit comme suit :

"1° Durée des risques. Les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit, au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie des assureurs dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, sauf convention et surprime spéciales, excéder un délai de trente jours

à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre véhicule de transport : ce. Délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur."

anticipée des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination désigné³⁸. En revanche, l'article 11 étend l'application de la clause "de magasin à magasin". Il prévoit que les risques demeurent couverts dans les cas d'interruption ou de prolongation du voyage qui peuvent se produire en dehors du fait de l'assuré tels que déviation transbordement, etc.. jusqu'à ce que les marchandises puissent être expédiées au point final de destination eu rue l'assuré effectue une prise de livraison anticipée. Dans la mesure où ces incidents représentent une aggravation des risques pris en charge par les assureurs, ceux-ci sont en droit de demander une surprime³⁹.

67. Les clauses anglaise et française "de magasin à magasin" ont, dans une large mesure, des effets semblables. La version anglaise est incorporée à l'article premier (la "transport clause") des Institute Cargo Clauses et doit s'entendre compte tenu de l'article 2, la "Termination of adventure clause. On relève cependant certaines différences importantes. Par exemple, l'article 9 de la police française prévoit que la garantie cesse 30 jours après le déchargement du navire transporteur ou autre véhicule de transport et 15 jours si le lieu de destination est un point de l'intérieur. La clause de transport anglaise stipule que la garantie cesse dans un délai de 60 jours à compter du moment où les marchandises sont déchargées du navire de mer. Il importe de noter que d'après la police française, le délai ne commence à courir qu'à partir du moment où les marchandises sont déchargées du dernier véhicule de transport, qui peut donc être un camion ou autre moyen de transport terrestre, tandis que selon la clause anglaise, le délai s'il est plus long, commence toujours à courir à partir du moment où les marchandises sont déchargées au port. Il y a également des différences en ce qui concerne les cas dans lesquels les assureurs sont en droit de demander une surprime pour prolongation du transport. L'article 11 de la police française envisage plusieurs éventualités, tandis que l'article 2 des Institute Cargo Clauses ne s'applique que dans les cas où le voyage est considéré comme terminé en un lieu autre que le lieu de destination désigné.

d) Types de polices

68. La police traditionnelle était la police au voyage, qui ne couvre qu'un voyage déterminé et un risque bien délimité. Il est maintenant relativement rare d'utiliser une police au voyage, qu'il s'agisse de l'assurance sur corps ou de l'assurance sur facultés.

69. Pour l'assurance sur corps, il est possible d'utiliser la "police à alimenter", qui est employée pour des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Au lieu de souscrire une police pour chaque expédition, l'assuré souscrit une police unique en indiquant la valeur totale des marchandises à expédier et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, l'assuré informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition. L'expédition est couverte par l'assurance et la valeur de chaque expédition est imputée sur le montant total de l'assurance souscrite jusqu'à épuisement. On peut également souscrire, en matière d'assurance sur facultés, une police d'abonnement ou flottante, qui est conclue d'avance pour une période donnée, généralement un an. Cette police a pour objet de couvrir automatiquement tous les envois faits par l'assuré jusqu'à une valeur maximale déterminée par expédition. L'assuré s'engage, pour sa part, à appliquer à sa police toutes les expéditions le concernant, en les déclarant à l'assureur à l'aide d'un carnet à souches.

70. La police « tiers chargeurs » est un contrat à l'usage des compagnies de navigation, des commissionnaires de transport et des transitaires sur lequel ceux-ci peuvent appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter. Dans la forme, elle s'apparente à la police d'abonnement, à cette exception près que l'assuré en nom, c'est-à-dire la compagnie de navigation ou le commissionnaire de transport est tenu d'appliquer à la police non pas toutes les expéditions mais simplement celles que son client l'a chargé d'assurer.

71. Lors de l'application d'une expédition à la police souscrite, les assureurs émettent un certificat d'assurance propre à chaque expédition. Il s'agit d'un document qui atteste que la marchandise désignée est assurée dans les termes et conditions indiqués sur le titre. En cas de pertes ou de dommages subis par les marchandises, l'original du certificat doit être remis à l'assureur avant toute indemnisation. Ce certificat est fréquemment exigé dans les opérations bancaires et, notamment, dans le crédit documentaire. Il peut être établi à personne dénommée, à ordre

³⁸ Le texte de l'article 10 est le suivant : "Toute prise de livraison deS objets garantis effectuées par l'assuré, par l'expéditeur par le destinataire eu par leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre, fait cesser les risques par les assureurs."

³⁹ L'article 11 se lit comme suit : "Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions sans surprime en cas d'escales directes, et éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escales, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongations de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police."

ou au porteur. Le certificat d'assurance atteste, en fait, que les marchandises sont assurées conformément aux indications. Néanmoins, il est soumis à tous les termes et conditions contenus dans le contrat d'assurance lui-même. Il convient également de noter que l'article 25 de la Loi de 1967, l'une des dispositions impératives précédemment examinées (voir le paragraphe 13), protège le tiers porteur d'un certificat d'assurance, bénéficiaires d'une assurance souscrite pour son compte, des effets de la suspension ou de la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement de la prime lorsque cette partie est devenue bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

72. En matière d'assurance sur corps, la police est habituellement souscrite pour une période de 12 mois. Cependant, il est également possible d'obtenir des "contrats de durée" couvrant une période de deux ou trois années.

e) Valeurs assurées et valeurs agréées

73. L'assurance sur facultés utilise une "valeur assurée", mais la valeur réelle de l'objet assuré détermine en dernier ressort le montant de l'indemnité due, en dépit de l'existence d'une valeur - soit la valeur assurée - stipulée dans la police⁴⁰. Ainsi, l'article 12 de la police d'assurance sur facultés indique que les assureurs peuvent, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander à l'assuré la justification de la valeur réelle des marchandises. Si la valeur assurée est en fait plus élevée que la valeur réelle, la valeur assurée est réduite à la valeur réelle majorée de 20 %. La police indique que la valeur réelle est déterminée par la facture d'achat augmentée de tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée. Elle correspond donc en pratique à la valeur c.a.f. majorée de 20 %⁴¹

74. Dans l'assurance sui corps, la valeur d'assurance du navire est une "valeur agréée", déterminée contractuellement par les parties au contrat. Comme l'indiquent en fait l'article 41 de la Loi de 1967 et l'article 12 de la police d'assurance sur corps, la valeur agréée du navire s'impose aux deux parties sauf en cas de majoration anormale⁴². Ainsi, la police d'assurance sur corps est valable jusqu'à concurrence du montant ratant total de l'assurance souscrite, c'est-à-dire de la somme assurée, indépendamment de la valeur réelle du navire⁴³. Bien qu'en principe les parties ne soient pas libres de fixer une valeur agréée supérieure à la valeur réelle du navire, néanmoins la valeur agréée ne correspond pas nécessairement à la valeur de marché du navire, qui est susceptible de fluctuations importantes liées à la conjoncture économique.

75. La valeur agréée du navire détermine la limite de l'engagement des assureurs sur une base au voyage. C'est-à-dire qu'après chaque événement survenu au cours d'un voyage et qui donne lieu au règlement d'un sinistre, le montant de l'assurance est réduit du montant de l'indemnité due. Néanmoins, dans une police à temps, où la police couvre plusieurs voyages, le capital assuré est reconstitué automatiquement à la fin de chaque voyage (puisque la valeur agréée est applicable en totalité à chaque voyage). Ainsi, la garantie des assureurs redevient égale à la valeur agréée pour le voyage suivant, comme s'il y avait autant de polices distinctes qu'il y a de voyages. Cependant, pour éviter qu'une situation se présente où le capital assuré serait insuffisant pour couvrir le navire jusqu'à la fin du voyage après la survenance d'un événement donnant lieu à une réclamation, la police prévoit que le capital assuré sera automatiquement reconstitué après chaque événement pour la durée du voyage qui reste à accomplir, contre paiement d'une surprime pour cette reconstitution, calculée d'après le nombre de jours nécessaires pour terminer le voyage après l'événement⁴⁴.

⁴⁰ Cette approche s'inspire de la première partie de l'article 11 de la Loi de 1967, l'ensemble de cette disposition se lisant comme suit ;

"En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée". "

⁴¹ La disposition pertinente de l'article 12 est la suivante : 1) Nonobstant toutes valeurs agréées les s assureurs peuvent lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20, %

La valeur réelle, déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition) , ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée."

⁴² L'article 41 dispose : "Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 10 [cas de fraude] et 30 [relatif à l'indemnisation des contributions d'avaries communes et des frais de sauvetage]". On trouve une disposition analogue au paragraphe 3 de la section 27 du MIA, 1906.

L'article 12 de la police sur corps stipule au sujet de la valeur agréée, dans la disposition pertinente, "... les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation, sauf en cas de majoration anormale et sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 26 et à l'article 27 [applicables aux contributions d'avaries communes et aux dépenses.. d'assistance et de sauvetage]".

⁴³ Cette approche correspond à la deuxième partie de l'article 11 de la Loi de 1967, voir ci-dessus, note 40.

⁴⁴ L'article 31 se lit comme suit : "L'engagement des assureurs est limité pour chaque voyage à la valeur agréée du navire pour les dommages et pertes entrant dans la garantie de l'article premier, d'une part, et à un capital égal à la valeur agréée du navire pour les recours de tiers garantis par l'article 2, d'autre part. Toutefois, les capitaux assurés se reconstitueront automatiquement après chaque événement, et il sera dû, sur le

76 Comme on l'a indiqué précédemment (voir le paragraphe 47), la police sur corps prévoit maintenant un capital distinct égal la valeur agréée, destiné à couvrir les recours des tiers en cas d'abordage et un autre capital distinct, lui aussi égal à la valeur agréée, en cas de recours de la part de l'assuré pour pertes ou dommages matériels subis par le navire. Il convient également de noter que la valeur agréée du navire est la base sur laquelle est calculée la prime d'assurance maritime sur corps, la prime étant fonction du taux particulier appliqué à cette valeur.

f) Franchises

77. Le montant de la franchise est déterminé dans chaque cas particulier sur la base de négociations entre les assureurs et l'assuré, et le montant fixé est la résultante de l'appréciation du risque par les assureurs et du désir que manifeste souvent l'assuré d'obtenir une réduction du montant de la prime. (Ce qu'il obtient en acceptant de prendre en charge une plus grande part des éventuels sinistres sous la forme d'une franchise.)

78.. Dans l'assurance sur corps, la franchise est appliquée sur une base qui est l'équivalent de la formule anglaise "all claims, each accident" ("par navire et par événement"). La franchise s'applique donc à l'ensemble des réclamations résultant d'un même événement, y compris les recours de tiers en cas d'abordage, les dépenses de sauvetage et les contributions d'avaries communes, à l'exception des cas de perte totale ou de délaissement qui ne sont soumis à aucune déduction. Il semble bien que la franchise s'applique également aux frais exposés au titre de mesures de conservation, comme elle s'applique, dans le cas des conditions anglaises, aux mesures prises en vertu de la clause "Sue and Labour"⁴⁵. Cette pratique a été précédemment critiquée par le secrétariat de la CNUCED parce que, les mesures de conservation profitant à l'assureur, il est injuste qu'il leur applique une franchise⁴⁶.

79. Outre l'emploi d'une franchise d'un montant uniforme, qui peut être obtenue par la clause additionnelle IX⁴⁷ par exemple, il est également possible d'obtenir une franchise qui consiste en deux montants différents, selon la nature de l'événement donnant naissance à la réclamation. Ce type de franchise variable peut être obtenu par la clause additionnelle III "Assurance tous risques"⁴⁸. Par l'emploi de cette clause, un montant est convenu qui est applicable aux réclamations résultant de certains événements importants énumérés : abordage, ainsi que collision avec un corps fixe, mobile ou flottant, échouement, incendie et explosion.

Une autre franchise d'un montant plus élevé est appliquée dans le cas de tous les autres événements donnant naissance à une réclamation d'avaries particulières. Comme dans le cas de la clause IX, les réclamations en cas de perte totale et de délaissement relevant de la clause III ne donnent pas lieu à l'application d'une franchise.

80. Il semble que, dans la pratique, Le libellé de la police française sur corps pose des difficultés sur le point de savoir dans quel cas plusieurs événements sont suffisamment liés entre eux pour être considérés comme un seul événement aux fins de l'application de la franchise et dans quels cas ils doivent être considérés comme des événements distincts, chacun donnant lieu à, l'application d'une franchise. Les polices anglaises qui appliquent une franchise à "chaque accident ou événement distinct" (clause XII, ITC, Hulls) soulèvent les mêmes difficultés. et le secrétariat de la CNUCED⁴⁹ a déjà exprimé l'avis qu'il faudrait ajouter dans la police des précisions pour en faciliter l'application dans des cas concrets, tels que heurts successifs au cours du transit par un même canal ou plusieurs dommages résultant d'une même opération de transbordement.

81. En matière d'assurance sur facultés, la pratique actuelle veut que les marchandises diverses soient assurées dans les conditions suivantes : "Tous risques + vol, règlement intégral sans franchise (R.I.S.F.)". Il existe néanmoins une certaine tendance rencontrée chez les gros exportateurs ou importateurs, ayant des polices d'abonnement ou

montant nécessaire as cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement ; Pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement..

Dans tous les cas entraînant la garantie des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite.

⁴⁵ Pour une description de la clause "Sue et Labour" ou des mesures de conservation, voir le paragraphe 43.

⁴⁶ Document TD/B/C.4/ISL/27, op. cit.Par- 148.

⁴⁷ La clause IX se lit comme suit : "Le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire assuré. L'ensemble des autres indemnités dues par les assureurs sur le navire et pour un même événement sera réglé sous déduction d'une franchise de ...".

⁴⁸ La clause III se compose de deux alinéas, dont le premier est identique à la clause IX et le deuxième se lit comme suit : "Le montant de cette franchise sera porté à _____ pour tout événement faisant l'objet d'un remboursement d'avaries particulières ne résultant pas de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie, de l'explosion, du heurt ou de la collision du navire assuré contre un corps fixe, mobile ou flottant."

⁴⁹ Document TD/B/C.4/ISL.27, par. 146

flottantes, qui acceptent, sinon recherchent, des franchises pour éliminer les petits sinistres dont le nombre alourdirait leurs statistiques et aurait une incidence sur le taux de la prime. Par opposition à l'assurance des marchandises diverses, l'assurance des marchandises en vrac, telles que les minerais, le charbon et les produits pétroliers, est généralement souscrite aux conditions "F.A.P. sauf" avec application d'une franchise.

82. Dans la mesure où l'assurance sur facultés comporte une franchise, l'article 22 de la police sur facultés prévoit, sauf convention contraire, la déduction d'une franchise de 5%⁵⁰. Conformément à l'article 20⁵¹, la franchise est appliquée sur la base de chaque colis, de telle sorte que pour une expédition comprenant 100 colis égaux dont la valeur totale serait estimée à 100 000 francs, la franchise totale de 5 000 francs (5 % de la valeur assurée) se décompose en 100 franchises de 50 francs chacune. Ainsi, pour un colis endommagé d'une valeur de 500 francs, l'indemnité d'assurance s'élèverait à 450 francs. En outre, étant donné que la franchise ne s'applique pas aux pertes totales, la perte d'un colis constituant une perte totale conformément à l'article 20, elle sera indemnisée sans déduction de franchise. Par ailleurs, la franchise ne s'applique pas aux marchandises solides assurées aux conditions "F.A.P. sauf", non plus qu'aux réclamations pour frais spéciaux et contributions d'avaries communes

83. Lorsqu'il s'agit de dommages causés par des tiers, l'assureur qui a réglé le sinistre est subrogé dans les droits de l'assuré⁵². Selon la pratique du marché français, l'existence d'une franchise aurait pour effet de conférer à l'assuré la qualité de coassureur ce qui permet une répartition proportionnelle des sommes recouvrées à titre de dommages-intérêts entre l'assureur et l'assuré au prorata de la perte subie par chacun d'eux. Cette solution est tout à fait contraire aux conditions anglaises, qui prévoient que l'assureur a droit à la totalité des dommages-intérêts jusqu'à concurrence de l'indemnité payée par lui et que ce n'est que s'il y a un excédent que l'assuré peut recevoir une part des dommages-intérêts en compensation de sa franchise⁵³. La pratique adoptée par les polices anglaises a été jugée inéquitable par le secrétariat de la CNUCED⁵⁴, qui recommande l'adoption du système de la répartition proportionnelle appliqué sur des marchés tels que ceux des Etats-Unis, de la Norvège et de la France. Cependant, si le marché français applique la conception préconisée du recours contre les tiers, celle-ci n'est consacrée ni par la Loi de 1967 ni par les clauses des polices. Elle résulte simplement de la pratique du marché. Etant donné que la relation contractuelle d'assurance doit reposer sur des bases aussi certaines que possible, il apparaît qu'une clause appropriée devrait être insérée dans les polices.

g) Constatation des dommages et des pertes

84. Les polices d'assurance sur corps et sur facultés rappellent l'obligation faite à l'assuré de prendre toutes mesures conservatoires pour limiter ou réduire le dommage en cas de sinistre et pour préserver au profit de l'assureur tout droit de recours en responsabilité contre les tiers éventuellement responsables de la perte ou du dommage. Les deux types de police rendent l'assuré responsable lorsque, par sa négligence, il n'a pas préservé ou pris les mesures conservatoires nécessaires pour préserver l'objet assuré ainsi que les droits de recours éventuels⁵⁵.

85. Les modalités de la constatation des pertes et des dommages sont caractérisées par l'intervention du commissaire d'avaries qui, à la requête de l'assuré, détermine, en ayant recours aux services d'un expert maritime, la nature et l'étendue des pertes ou des dommages, leur cause et, dans le cas de l'assurance sur corps, les travaux à effectuer pour réparer le navire⁵⁶. Le commissaire d'avaries peut également prêter son concours à l'assuré pour l'aider à conserver ses droits de recours contre les tiers responsables de la perte ou du dommage. Il importe de noter que le commissaire d'avaries, lorsqu'il constate les pertes ou dommages subis par l'objet assuré, n'a pas à déterminer si et dans quelle mesure la responsabilité de l'assureur est engagée en vertu de la police.

⁵⁰ L'article 22 se lit comme suit : "La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge des assureurs.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 3 de l'article 2 [Assurance "F.A.P. sauf"] seront réglées sans franchise sur tous colis autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avarie commune."

⁵¹ L'article 20 se lit comme suit : "Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et par pour-compte."

⁵² L'article 33 de la Loi de 1967 énonce le principe de la subrogation en prévoyant que l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

⁵³ Par l'effet des lignes 158 à 161 de la I.T.C. Hull.

⁵⁴ Document TD/B/C.4/ISL 27 paragraphes 171 à 174

⁵⁵ Voir ci-dessus note 18

⁵⁶ Article 18 de la police sur facultés et article 23 de la police sur corps.

Il existe cependant des exceptions à ce principe sur certaines places où les assureurs maritimes ont donné au commissaire d'avaries le mandat "d'agent payeur", l'habilitant, non seulement à constater la perte ou le dommage, mais aussi à régler les indemnités d'assurance correspondantes

86. Les deux polices sur corps et sur facultés impartissent un délai à l'assuré pour requérir la constatation des pertes et dommages. Dans la police sur facultés, ce délai est de 30 jours à compter du moment où les marchandises sont déchargées à destination et de 15 jours seulement si elles sont déchargées en un lieu de destination terrestre, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation⁵⁷. Dans la police sur corps, le délai est de 30 jours à compter de l'arrivée du navire au port à la fin du voyage au cours duquel les avaries se sont produites⁵⁸.

h) Modalités de règlement des dommages et des pertes

87. En ce qui concerne le règlement des sinistres par la fixation de l'indemnité d'assurance, une distinction fondamentale doit être faite entre le règlement en avaries et le règlement en délaissement.

i) Le règlement en avaries dans la police facultés⁵⁹

88. Les assureurs remboursent l'avarie ou la perte constatée par le commissaires d'avaries ou l'expert sur la base de la valeur d'assurance. Dans le cas de manquants (perte de colis, par exemple), le règlement est fait sur la base de la valeur unitaire d'assurance des articles ou des colis assurés. Dans le cas d'avaries pour lesquelles le commissaire d'avaries ou l'expert accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge de l'assureur est obtenu en appliquant ce pourcentage de dépréciation à la valeur d'assurance de la marchandise. Dans les cas où, à la suite d'avaries, il est procédé à la vente, privée ou publique, de la marchandise avariée, l'assureur, pour déterminer la perte subie par l'assuré, commence par déduire le produit de la vente de la valeur de la marchandise à l'état sain au lieu de cette vente. Puis, en comparant cette valeur résiduelle à la valeur de la marchandise à l'état sain, il obtient le taux d'avarie. L'indemnité d'assurance est calculée en appliquant ce taux à la valeur d'assurance. Enfin, s'il y a eu réparation de l'objet assuré, les assureurs règlent le coût de cette réparation à concurrence de la valeur d'assurance.

ii) Le règlement en avaries dans la police corps⁶⁰

89. Le règlement des avaries subies par le navire est fondé sur le coût de leur réparation effective. En d'autres termes, pour toute demande d'indemnité présentée aux assureurs, les avaries subies doivent être réparées et le coût des réparations doit être justifié par des factures acquittées, c'est-à-dire préalablement payées par l'assuré lui-même, avant le règlement de l'indemnité. Cependant, dans la pratique, les assureurs maritimes français acceptent de régler des acomptes à l'assuré, pour les travaux importants de remise en état; au fur et à mesure de l'état d'avancement de ces travaux, sans attendre la remise de toutes les factures acquittées pour l'ensemble des réparations. Bien que cette pratique allège la charge financière incombant au propriétaire du navire assuré, la police ne contient aucune disposition qui lui donne le droit à ces avances. L'absence d'une clause en ce sens dans les polices anglaises a déjà été critiquée par le secrétariat de la CNUCED dans un précédent document⁶¹

90. Outre le coût des réparations proprement dites, les assureurs remboursent le montant des dépenses accessoires, dans la mesure où elles sont la conséquence inévitable des réparations, telles que les frais de pilotage et de remorquage, de mise en cale sèche, etc. Les assureurs remboursent également le montant de la contribution d'avaries communes du navire et la part de l'indemnité d'assistance qui incombe à l'assuré⁶². En outre, étant donné que les armateurs hésitent souvent à demander au chargeur des contributions d'avaries communes lorsque les sommes d'argent en cause sont relativement peu importantes (l'établissement d'un règlement d'avaries communes étant une opération coûteuse et longue), la police prévoit que, dans les cas où le montant des frais et dépenses admissibles n'excède pas 250 000 francs français, ceux-ci sont pris intégralement en charge par l'assureur, ce qui évite au propriétaire du navire d'avoir à réclamer des contributions d'avaries communes à la cargaison⁶³.

⁵⁷ Article 19

⁵⁸ Article 23

⁵⁹ Articles 20 et 21 de la police sur facultés

⁶⁰ Article 23 de la police sur corps.

⁶¹ Document TD/B/C.4/ISL/27, par. 162.

⁶² Articles 26 et 27 de la police sur corps.

⁶³ Article 26, par. 4, de la police sur corps.

iii) Le règlement en délaissement

91. Le règlement des sinistres sur la base du délaissement du navire ou de la cargaison est un mode exceptionnel de règlement. Dans le régime français, ce mode de règlement ne peut être utilisé que dans les cas formellement prévus par la police. L'article 24 de la police sur facultés prévoit quatre cas : 1) perte sans nouvelles du navire; 2) vente de la marchandise en cours de voyage pour cause d'avaries; 3) navire définitivement hors d'état de poursuivre le voyage; et 4) avaries atteignant les trois quarts de la valeur d'assurance. L'article 22 de la police sur corps prévoit deux cas : 1) disparition ou destruction totale du navire et 2) innavigabilité du navire par suite d'un événement couvert par la police. Si le montant des réparations est égal ou supérieur à la valeur agréée et si le navire est donc condamné, il est réputé innavigable et peut être délaissé aux assureurs.

92. Dans l'assurance sur corps et dans l'assurance sur facultés, les assureurs, en présence d'une demande de délaissement, se réservent toujours le choix d'accepter ou de refuser le délaissement⁶⁴. S'ils acceptent le délaissement, ils doivent régler le montant de la pleine valeur d'assurance et deviennent propriétaires de l'objet assuré. S'ils refusent le délaissement, ils procèdent au règlement sur la base d'une perte totale, mais l'assuré conserve la propriété du bien assuré.

2. *Les polices d'assurance de responsabilité civile*

93 Il a été indiqué précédemment (voir par. 46 à 52) que la police sur corps offre, à l'article 2, une garantie limitée en cas de recours de tiers contre le navire pour abordage et heurt. Des clauses additionnelles offrent une garantie plus étendue en cas de recours de tiers contre le navire pour dommages matériels, décès ou lésions corporelles.

Néanmoins, ces clauses additionnelles n'ont pas d'existence propre; elles impliquent l'existence d'une police corps à laquelle elles s'ajoutent et elles n'interviennent que pour certains risques après épuisement de la garantie d'assurance responsabilité civile offerte au titre de la même police corps. En outre, sous réserve de quelques exceptions elles ne s'appliquent pas aux recours exercés par des cocontractants.

94. C'est pourquoi le marché français a émis en 1972 deux polices qui offrent, à primes fixes, certaines des garanties de responsabilité civile habituellement fournies par les clubs P. et I. (protection et indemnité). L'une de ces polices couvre la responsabilité de l'assuré du fait du navire, en cas de recours, par exemple, pour décès ou lésions corporelles, frais d'enlèvement de l'épave du navire, dépenses de quarantaine, etc., et l'autre police couvre la responsabilité de l'assuré résultant de l'exploitation commerciale du navire, c'est-à-dire la responsabilité qu'il encourt dans son rôle commercial de transporteur maritime pour les dommages et pertes causés aux marchandises qui lui sont remises. en vue de leur transport,

C Les pratiques du marché en ce qui concerne le placement des assurances.

95 Du fait de l'appartenance de la France à la Communauté économique européenne, les pratiques du marché relatives au placement des assurances maritimes subissent actuellement une évolution. Jusqu'au 1^{er} décembre 1978, le courtage des assurances maritimes a été en principe le monopole de courtiers jurés. Cependant, ce monopole était contraire au Traité de Rome et il a donc été supprimé. Un accord privé applicable aux courtiers est en cours d'élaboration qui, croit-on savoir, fixera des qualifications minimales et établira un code d'éthique, etc. à l'intention des courtiers qui opèrent sur le marché.

95. Pour la fixation des taux de prime, un organe de l'Association française des assurances de transport (AFAT) - l'AFAT étant un groupe professionnel dont font partie la plupart des assureurs maritimes du marché français - examine les propositions d'assurance sur corps et fait des recommandations concernant les taux de prime. Il ne semble pas que ce soit une obligation que d'appliquer le taux de prime recommandé.

D La situation dans les pays africains francophones

97. En règle générale, les polices et la législation des pays africains francophones reflètent la situation qui existait dans chacun de ces pays au moment de son accession à l'indépendance. La loi française de réforme de 1967 ayant été promulguée après l'indépendance de ces pays, ni cette loi ni les polices révisées qui tiennent compte de la

⁶⁴ Article 24, par. 3 de la police sur facultés et article 22 par. 3, de police sur corps

nouvelle législation n'ont pris effet chez eux. Les polices d'assurance sur corps et sur facultés qui y sont utilisées se fondent sur les dispositions antérieures du Code de commerce et sur les dispositions du Code civil.

98. Cependant, depuis le 1^{er} janvier 1980, une clause dite "d'adaptation" peut être introduite dans les polices d'assurance sur corps des Etats africains francophones pour permettre l'utilisation de la nouvelle police française d'assurance sur corps du 1^{er} janvier 1979. La clause adapte les dispositions de la nouvelle police française aux dispositions législatives locales, en remplaçant le préambule de la police française qui renvoie aux dispositions du code français des assurances, par le texte suivant

"Le présent contrat est régi par les lois et règlements en vigueur dans l'Etat où la police est souscrite, en tant qu'il n'est pas dérogé à leurs dispositions supplétives par les conditions qui suivent."

Nous croyons savoir que cette clause est utilisée en Côte d'Ivoire, au Cameroun et au Gabon.

99 En ce qui concerne l'assurance sur facultés, l'ancien imprimé français du 17 août 1944 est toujours utilisé. Cependant, ses dispositions essentielles, notamment celles qui ont trait aux modes d'assurance, sont reprises dans la nouvelle police française.

100. Comme les assurés français, les assurés des pays africains francophones recherchent auprès de l'assurance des garanties aussi étendues que possible. La garantie "tous risques + vol - R.I.S.F." est fréquemment demandée pour les marchandises diverses, tant à l'importation qu'à l'exportation. On note, cependant, que les marchandises en provenance ou à destination des pays sans littoral ne sont généralement assurées que selon le mode "F.A.P. Sauf". En effet, les ruptures de charge que ces marchandises subissent au cours de leur voyage terrestre en Afrique ainsi que l'accumulation de marchandises en certains points de la frontière représentent une certaine aggravation des risques pour les assureurs et conduisent ceux-ci à accorder des garanties plus limitées.