

**Nom de la clause :** Aspects Juridiques et documentaires du Contrat d'Assurance Maritime  
**Objet de la Clause :** Rapport sur les Assurances Maritimes, et notamment sur les assurances maritimes britanniques  
**Catégorie :** Documents  
**Numéro :** TD/B/C.4/ISL/27/Rev1      **Date :** 1982  
**Pays d'origine :** Organisme International      **Emetteur :** CNUCED  
**Commentaires :**

Ce document, émis par la CNUCED en 1982 est très intéressant. Il fait un point sur les différents régimes juridiques applicables dans le monde à cette époque. Un point particulier est fait sur le régime britannique avec un point exhaustif des clauses et conditions anglaises.

Ce rapport met en exergue les difficultés rencontrées par les assurés face à la multitude et la complexité des clauses dont l'ancienneté de la rédaction nuit à leur compréhension.

Attention, cette reproduction n'est pas une reproduction officielle. Il n'est publié qu'à titre d'information. Le « disclaimer » s'applique totalement à ce document.

Si vous souhaitez vous procurer ce document dans sa version originale, vous devez vous adresser au service juridique de la CNUCED à Genève.

---

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

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

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

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

---

# Aspects Juridiques et documentaires du contrat d'Assurance Maritime

---



NATIONS UNIES

**CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT**

Genève  
Rapport du secrétariat de la CNUCED

NATIONS UNIES  
New York, 1982

**NOTE**

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation. Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il soit fait mention de ladite publication et de sa cote et qu'un justificatif soit adressé au secrétariat de la CNUCED.

## TABLE DES MATIÈRES

NOTE.....	3
TABLE DES MATIÈRES.....	4
ABRÉVIATIONS.....	6
AVANT-PROPOS.....	7
Chapitre premier Introduction.....	7
Chapitre II Méthodologie.....	9
Chapitre III Le rôle économique de l'assurance maritime.....	11
Chapitre IV Le fonctionnement de l'assurance maritime.....	12
A. - Quelques principes fondamentaux.....	12
B. - Caractéristiques internationales.....	14
C. - La structure du secteur de l'assurance maritime.....	15
1. Mutuelles d'assurance.....	15
2. Assureurs commerciaux.....	15
D. - Le régime juridique de l'assurance maritime.....	17
1. Polices nationales d'assurance maritime.....	17
2. Réglementations nationales de l'assurance maritime.....	19
E. - Aperçu du régime juridique de l'assurance maritime au Royaume-Uni.....	22
1. Passation des contrats d'assurance.....	22
2. La police d'assurance.....	24
a) Assurance sur corps.....	25
b) Assurance sur facultés.....	28
c) Assurance des risques de guerre.....	29
3. Le processus de règlement des sinistres.....	30
Chapitre V Analyse du régime Juridique de l'Assurance Maritime Britannique.....	30
A. - Le régime juridique commun à l'assurance sur corps et à l'assurance sur facultés.....	31
1. La procédure d'assurance.....	31
2. Les intérêts assurables en tant que facteurs d'applicabilité du contrat d'assurance maritime: polices p.p.i.....	31
3. Effets des réticences et fausses déclarations.....	33
4. Rédaction et structure de la police.....	34
Considérations d'ordre général.....	35
Couverture des risques maritimes: <i>perils clauses</i> (clause de risques).....	36
Assurance des risques de guerre: la <i>perils clause</i> , la <i>free of capture and seizure clause</i> (franc de capture et de saisie) et autres clauses.....	38
5. Clause de paiement temporaire en cas de différend sur le point de savoir quel est l'assureur qui est tenu de payer.....	38
6. La valeur agréée et le droit de subrogation.....	39
7. problèmes de juridiction dans les actions en justice.....	40
B. - Le régime juridique applicable uniquement à l'assurance sur corps.....	41
1. L'application de la «joint hull formula» (clause d'entente entre les assureurs).....	41
2. Couverture des risques de mer: «additional perils clause» (clause de risques additionnels) et «liner negligence clause» (clause de la négligence du bord).....	42
3. Franchise «tous sinistres, chaque accident».....	43
4. La clause de coassurance: négligence de l'équipage et avarie de machines.....	45
5. L'effet de la valeur agréée sur l'indemnité pour contributions d'avarie commune, frais de sauvetage et frais de conservation.....	45
6. Couverture du risque d'abordage.....	47
7. Choix de l'endroit où faire faire les réparations: application de la «tender clause» (clause d'appel d'offres).....	47
8. Clause de paiement en compte à titre de contribution aux réparations.....	48

9. La décision de ne pas entreprendre de réparation: demande l'indemnisation pour avarie non réparée.....	49
10. Effet juridique de la franchise déductible sur l'établissement des droits de subrogation.....	51
C. - Le régime juridique applicable uniquement à l'assurance sur facultés .....	52
1. Couverture des risques de mer: clauses f.p.a., w.a. et «tous risques».....	52
2. Couverture de l'assurance sur les conséquences du retard.....	54
3. L'emploi des quittances subrogatives.....	56
D.- Résumé des améliorations proposées.....	56
Chapitre VI Considérations relatives à l'élaboration d'un régime Juridique International de l'Assurance Maritime .....	58
A. - Diversité des régimes juridiques nationaux d'assurance maritime .....	58
B. - L'importance de l'uniformité dans l'assurance maritime .....	61
C. - Définition d'une base juridique internationale commune pour les contrats d'assurance maritime	64
1. Le contrat d'assurance.....	66
a) Le mode de présentation.....	66
b) La teneur.....	67
c) La rédaction d'annotations pour faciliter l'interprétation des clauses internationales uniformes .....	67
d) L'élaboration de clauses internationales uniformes et de leurs annotations.....	68
2. Dispositions législatives.....	69
3. Les pratiques du marché en matière de règlement des sinistres .....	70
Chapitre VII Conclusions.....	71
Annexes .....	74

**ABRÉVIATIONS**

C.A.F.	coût, assurance, fret
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
F.C. et S.	free of capture and seizure (franc de capture et saisie)
F.I.A.	full interest admitted (intérêt admis)
F.O.B.	franco à bord
F.P.A.	free of particular average (franc d'avarie particulière)
F.S.R. et C.C.	free of strikes, riots and civil commotions ([clause] excluant les grèves, émeutes et mouvements populaires)
JHF	Joint Hull Formula (formule d'assurance sur corps)
P et I	Protection and Indemnity (protection et indemnisation)
P.P.I.	Policy Proof of Interest (police preuve d'intérêt [assurable])
S.G.	Ship and Goods (navire et marchandises)
W.A.	With average (avec avaries [particulières])

**Abréviations de jurisprudence**

AMC	American Maritime Cases
C.A.	Court of Appeal
Com. Cas.	Commercial Cases Reports
Fed.	Federal Reporter (United States of America)
K.B.	English Law Reports, King's Bench Division
Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports
Q.B.D.	English Law Reports, Queen's Bench Division
U.S.	United States Reports (opinions of the United States Supreme Court)

**NOTE EXPLICATIVE**

Le terme «dollar» s'entend du dollar des Etats-Unis d'Amérique.

## AVANT-PROPOS

Le présent rapport a été initialement distribué en novembre 1978<sup>1</sup> puis examiné, à sa sixième session, par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, organe de la Commission des transports maritimes du Conseil du commerce et du développement. Le Groupe de travail avait recommandé à la Commission, au paragraphe 3 de sa résolution 3 (VI): a) que soient examinées les clauses de police et pratiques existantes en matière d'assurance maritime qui ont cours sur les marchés nationaux où se traitent des affaires internationales ; b) que soient analysés les différents régimes juridiques qui régissent les contrats d'assurance maritime ; Et c) que soit rédigé, au vu de ces études et compte tenu des suggestions énoncées dans les sections V et VI du rapport du secrétariat de la CNUCED, un ensemble de clauses types qui serviraient de modèle à un usage international n'ayant pas force obligatoire<sup>2</sup>.

La rédaction d'un ensemble de clauses, ainsi qu'il est recommandé dans la résolution 3 (VI), a commencé à la septième session du Groupe de travail, tenue du 1<sup>er</sup> au 19 décembre 1980. Conformément à la décision prise par la Commission des transports maritimes à sa neuvième session, tenue du 1<sup>er</sup> au 12 septembre 1980, la septième session du Groupe de travail a été consacrée à l'assurance maritime sur corps. Le secrétariat de la CNUCED a présenté au Groupe de travail, à titre de documentation de base, deux rapports complémentaires, intitulés «Aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime française»<sup>3</sup> et «Aspects juridiques et documentaires des régimes juridiques de l'assurance maritime en Amérique latine»<sup>4</sup>. A la même session, le Groupe de travail a élaboré deux textes composites pouvant servir de base aux travaux sur un ensemble de clauses de risques, et un texte composite pouvant servir de base aux travaux sur une clause de responsabilité en cas d'abordage. Il a recommandé, en outre, qu'à sa huitième session les travaux relatifs à l'assurance sur corps soient poursuivis et que le Groupe commence, à cette même session, les travaux relatifs à l'assurance sur facultés [résolution 4 (VII)]<sup>5</sup>.

Les polices et clauses types qui sont examinées en détail dans le présent rapport sont celles qui étaient en usage au Royaume-Uni lorsque le rapport a été initialement distribué en 1978. Toutefois, depuis lors, des versions révisées des polices et clauses types d'assurance sur facultés ont été adoptées par le marché britannique et entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1982.

### Chapitre premier Introduction

1. Les aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime sont à l'examen devant la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement depuis la toute première session de la Conférence, qui s'est tenue à Genève en 1964. C'est à cette session qu'a été adoptée la recommandation A.IV.23<sup>6</sup>, par laquelle la Conférence a recommandé :

Que les organismes internationaux compétents étudient la question de l'application:

a) De clauses uniformes dans les assurances de transports maritimes, terrestres et aériens;

2. A la deuxième session de la Conférence, qui s'est tenue à New Delhi en 1968, des pays en développement ont dit que, pour une grande part, la réglementation internationale actuelle des transports maritimes avait vu le jour à une époque où les intérêts des pays en développement n'étaient pas pris en considération. En particulier, ils estimaient que, pour ce qui était des connaissements, des chartes-parties, de la limitation de la responsabilité des armateurs et de l'assurance maritime, le droit et la pratique ne répondaient pas aux besoins des pays en développement. Ils jugeaient absolument

<sup>1</sup> TD/B/C.4/ISL/27 et Corr 1 et Add. 1.

<sup>2</sup> Voir le rapport du Groupe de travail sur sa sixième session, tenue du 18 au 26 juin 1979 (TDB/C.4/ISL/28), annexe 1.

<sup>3</sup> TD/B/C.4/ISL/30.

<sup>4</sup> TD/B/C.4/ISL/31

<sup>5</sup> Pour le rapport du Groupe de travail sur sa septième session, ainsi que pour les textes composites, voir TD/B/C.4/ISL/32.

<sup>6</sup> *Actes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement*, vol. I, Acte final et rapport (publication des Nations Unies, numéro de vente: 64.II.B.11), troisième partie, annexe A.

nécessaire d'améliorer la réglementation dans ces divers domaines et également de combler certaines lacunes de la réglementation existante.

3. Par sa résolution 14 (II) du 25 mars 1968<sup>7</sup>, la Conférence a recommandé de créer un groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes pour «étudier les aspects commerciaux et économiques de la réglementation internationale des transports maritimes afin de définir les secteurs dans lesquels des modifications sont nécessaires et de formuler des recommandations sur les nouveaux textes législatifs qu'il convient de préparer». Elle énumère également certains sujets, parmi lesquels les assurances maritimes, dont elle recommande qu'ils soient retenus «pour la rédaction de conventions appropriées ou la révision des textes en vigueur».

4. Conformément à cette recommandation, la Commission des transports maritimes a adopté la résolution 7 (III) du 25 avril 1969<sup>8</sup>, par laquelle elle a créé le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Au cours de sa première session, tenue à Genève en 1969, le Groupe a adopté un programme de travail dans lequel les assurances maritimes étaient un sujet prioritaire<sup>9</sup>. Lorsqu'il a élaboré son programme de travail, le Groupe de travail était saisi d'une note du secrétariat de la CNUCED, où il était dit ce qui suit:

Ces formules de police [d'assurance maritime], qui sont préparées par les compagnies d'assurances, contiennent bon nombre de clauses complexes et archaïques qui ne semblent pas être interprétées de manière uniforme dans de nombreux pays et font l'objet de demandes réitérées de modification et de simplification. La simple unification des règles juridiques sur le plan international ne réussirait sans doute à maintenir un équilibre entre les intérêts opposés de l'assureur et de l'assuré que si les clauses de la police d'assurance étaient elles-mêmes unifiées internationalement dans un sens plus équitable. Le Groupe de travail désirera sans doute étudier les clauses contenues dans les polices d'assurance de divers pays et examiner s'il est souhaitable d'en recommander la simplification et l'uniformisation afin qu'elles puissent être plus aisément comprises et qu'elles aient partout la même simplification dans des circonstances données<sup>10</sup>.

Un souci analogue et de clarté d'uniformité ainsi que le désir de voir conclure un accord international a été exprimé par un pays développé à économie de marché au cours du débat qui a eu lieu à la première session du Groupe de travail<sup>11</sup>.

5. A sa deuxième session, qui s'est tenue à Genève en 1971, le Groupe de travail a approuvé l'arrangement accepté par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce, elle aussi saisie de la question de l'assurance maritime<sup>12</sup>, et selon lequel une seule étude sur l'assurance maritime serait faite à l'intention à la fois du Groupe de travail et de la Commission. En même temps, le Groupe de travail a pris note du projet de schéma de l'étude qui devait être établie par le secrétariat de la CNUCED, lequel envisageait de faire porter ses recherches sur les aspects économiques, commerciaux et juridiques de l'assurance maritime ainsi que sur son fonctionnement et sur son incidence sur la balance des paiements des pays en développement<sup>13</sup>. Cependant, le classement des points de leurs ordres du jour respectifs a fait que la question de l'assurance maritime a été examinée par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce bien avant l'ouverture de la sixième session du Groupe de

<sup>7</sup> *Ibid.*, deuxième session, vol. I, Rapport et annexes (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.68.II.D.14), annexe 1, sect. A.

<sup>8</sup> Voir *Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, neuvième session, Supplément n° 3* (TDB/240), annexe I.

<sup>9</sup> *Ibid.*, neuvième session (troisième partie), Annexes, point 7 de l'ordre du jour, document TD/B/289, par. 17.

<sup>10</sup> « Document de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes » (TD/B/C.4/ISL/2), par. 39.

<sup>11</sup> Voir *Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, neuvième session* (troisième partie), Annexes, point 7 de l'ordre du jour, document TD/B/289.

<sup>12</sup> Le Conseil du commerce et du développement, à sa 213<sup>ème</sup> séance plénière tenue le 8 septembre 1969, avait invité la Commission à donner un rang élevé de priorité à une étude sur les assurances maritimes traitant tout particulièrement de l'effet de ces assurances sur la balance des paiements des pays en développement. Voir *Documents officiels de l'assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 16* (A/7616), troisième partie, par. 103.

<sup>13</sup> « Etude sur l'assurance maritime: note du secrétariat de la CNUCED » (TD/B/C.4/ISL/L.7), par. 3.



travail et il eût été difficile pour la Division des transports maritimes d'effectuer une étude qui réponde aux besoins de ces deux organes tout en s'acquittant des travaux spécialement requis par l'ordre du jour du Groupe de travail sur les chartes-parties et les connaissements. En outre, à mesure que les travaux progressaient, on s'est rendu compte que le sujet de l'assurance maritime recouvrait des questions si diverses et que le champ d'analyse correspondant était si vaste qu'il n'était pas possible de présenter une étude de ce sujet sous tous ses aspects dans un seul rapport.

6. En conséquence, au lieu d'un rapport unique sur l'assurance maritime, deux études distinctes ont été faites, chacune traitant des questions qui intéressaient directement l'organe - la commission ou le groupe de travail - auquel elle était destinée. La première étude, intitulée «L'assurance maritime des marchandises»<sup>14</sup>, a été présentée à la Commission des invisibles et du financement lié au commerce à sa septième session, tenue à Genève en 1975. Elle contient une analyse descriptive de l'assurance maritime des marchandises, de ses aspects institutionnels et de son rôle dans le commerce mondial ainsi qu'une analyse des problèmes économiques et commerciaux qui se posent sur les marchés des assurances maritimes de marchandises des pays en développement. Des solutions sont proposées, qui visent à favoriser la participation des marchés des assurances des pays en développement aux opérations internationales d'assurance maritime des marchandises, afin d'améliorer la situation de la balance des paiements de ces pays.

7. Le présent rapport, qui comprend un examen à la fois de l'assurance du navire (appliquée ici aux long-courriers) et de l'assurance des marchandises, s'inspire du projet de schéma précédemment soumis au Groupe de travail et tient compte des diverses critiques et suggestions d'amélioration des règles et de la pratique de l'assurance maritime qui ont été faites devant des organes de la CNUCED. En conséquence, le rapport consiste essentiellement en une analyse des relations contractuelles en matière d'assurance maritime, y compris les dispositions législatives, les clauses des polices et les pratiques qui déterminent les conditions d'obtention d'une assurance, le système de calcul des taux de prime et des droits et obligations des parties. En outre, étant donné que l'assurance maritime est un domaine qui, en dépit de ses aspects internationaux, n'est régi par aucune convention internationale, on a examiné la question de savoir si, et le cas échéant en quoi, cette absence de réglementation internationale affectait la position économique et juridique des assurés et des assureurs maritimes, notamment dans les pays en développement.

8. Ainsi, après quelques brèves remarques sur la méthodologie du rapport et une introduction générale où sont exposés le rôle économique, les principes de base, la structure et le fonctionnement de l'assurance maritime, on a procédé à une analyse de certaines difficultés juridiques particulières auxquelles se heurtent les assurés et/ou les assureurs dans le régime des règles et des pratiques régissant actuellement l'assurance maritimes. Après avoir identifié plusieurs points particuliers sur lesquels le régime actuel de l'assurance maritime pourrait être amélioré, on a analysé les répercussions de l'absence de toute convention internationale en matière d'assurances maritimes et on a recherché comment pourrait être créée une base juridique internationale pour la conclusion des contrats d'assurance maritime.

## Chapitre II Méthodologie

9. Etant donné le caractère international des assurances maritimes, l'une des difficultés auxquelles se heurte l'analyse de cette matière est le manque de renseignements concernant les différences existant entre les lois, les clauses des polices et les pratiques qui régissent dans chaque pays l'assurance maritime. En outre, lorsqu'on cherche à déterminer les problèmes juridiques qui se posent dans le cadre de tel ou tel système juridique particulier, l'absence de jurisprudence, qui tient à ce que les assureurs maritimes ont tendance à essayer de régler les différends à l'amiable, constitue une difficulté supplémentaire sérieuse, parce que de ce fait les points faibles du système ne sont pas mis en lumière.

10. Pour remédier à cette absence de données, le secrétariat de la CNUCED a envoyé deux questionnaires, l'un sur l'assurance maritime sur corps et l'autre sur l'assurance maritime sur facultés, à tous les Etats membres de la CNUCED. Soixante-huit pays ont répondu sur le fond, dont 45 pays en

---

<sup>14</sup> TD/B/C.3/ 120.

développement, 17 pays développés à économie de marché et 6 pays socialistes. En outre, des membres du secrétariat se sont rendus en mission auprès de certains marchés de l'assurance maritime et également de centres maritimes des pays en développement, afin d'obtenir une vue d'ensemble des préoccupations des assureurs et des assurés. Enfin, le secrétariat a obtenu auprès d'une importante compagnie d'assurance maritime internationale les services d'un expert, qui a joué un rôle de consultant et de conseiller pour divers aspects techniques de l'étude.

11. A cet égard, le secrétariat de la CNUCED tient à exprimer sa gratitude aux divers gouvernements, organisations et experts pour l'assistance qu'il a reçue et les renseignements de base extrêmement utiles qui lui ont été fournis dans les réponses aux questionnaires et au cours des entretiens accordés à des fonctionnaires du secrétariat.

12. Parmi les réponses des gouvernements aux questionnaires, la majorité semble avoir été rédigée par des organismes d'assurance du marché national ou par un organisme public exprimant la position des assureurs. Pour situer le présent rapport dans une perspective plus équilibrée, on s'est efforcé durant les missions, et également à l'occasion de contacts personnels avec le secteur des transports maritimes, de connaître l'opinion des assurés au sujet de leur police d'assurance maritime. Si dans certains cas, particulièrement lorsqu'il s'agissait de gros armateurs, les assurés étaient des gens avertis, qui savaient quels étaient leurs besoins en matière d'assurance et les risques couverts par leur police, un grand nombre d'assurés, en particulier des chargeurs et des destinataires, après s'être déclarés généralement satisfaits des garanties offertes par leur contrat d'assurance, ont révélé en fait par leurs déclarations qu'il existait une méconnaissance profonde et très répandue de la portée réelle des polices d'assurance maritime souscrites.

Même dans le cas des assurances sur corps, on s'est trouvé devant des cas où des employés d'armateur étaient parfois embarrassés par les variations d'ordre apparemment technique entre les polices en ce qui concernait les risques couverts et avaient du mal à faire un choix en fonction de leurs propres besoins en matière d'assurance. On a découvert, en fin de compte, que beaucoup trop souvent les assurés devaient s'en remettre aux recommandations de l'assureur pour l'établissement de leur police d'assurance, ou dans le meilleur des cas aux recommandations d'un courtier - lequel était généralement domicilié dans une grande place d'assurance maritime avec laquelle l'assuré ou le pays de l'assuré n'avait pratiquement pas de relations. Le fait que de nombreux assurés ont ainsi, de toute évidence, une idée fort confuse des garanties offertes par leur police d'assurance maritime a donné à penser au secrétariat que l'exposé des clauses et conditions du contrat d'assurance maritime dans la documentation couramment utilisée par les compagnies d'assurance pouvait laisser à désirer.

13. Parmi les considérations qui ont déterminé la conception de l'enquête menée par le secrétariat figure également l'évolution historique de la structure du marché international de l'assurance maritime. Lorsque des relations commerciales maritimes se sont établies sur une base plus ou moins régulière entre ce qu'il est maintenant convenu d'appeler les pays en développement et les pays développés à économie de marché, le commerce par mer et, en même temps, l'assurance maritime étaient presque exclusivement réglementés par les puissances coloniales. A cette époque également, il était relativement rare que des territoires coloniaux assujettis possèdent une flotte capable de participer au commerce international de façon régulière et, en conséquence, les assureurs aussi bien que les armateurs assurés étaient généralement des ressortissants de pays développés à économie de marché. Cette situation est demeurée inchangée jusqu'à la fin des années 40 et au début des années 50, lorsque des pays en développement ont commencé à posséder des navires assurant régulièrement le transport d'une partie de leur commerce extérieur. Néanmoins, malgré l'augmentation du nombre des assurés autochtones et l'apparition de marchés d'assurances maritimes dans les pays en développement, la prédominance financière des centres d'assurances des pays développés à économie de marché a subsisté et, pour une grande part, les pays en développement continuent d'appliquer les lois, les pratiques, les formules et les clauses de ces mêmes centres d'assurances de pays développés à économie de marché.

14. En outre, étant donné la suprématie de la marine marchande britannique à l'époque où, au cours du dernier quart du XIXe siècle et au début du XXe, les pratiques de l'assurance maritime et les polices d'assurance ont commencé à prendre la forme que nous leur connaissons aujourd'hui; et si l'on songe à la prépondérance dont jouissait alors le Royaume-Uni également dans le domaine du commerce et des finances, il est tout à fait naturel que les grandes compagnies d'assurance maritimes se soient installées à

Londres. Pour cette raison, l'une des caractéristiques de l'assurance maritime est l'influence profonde exercée par le marché britannique, les lois de ce marché ainsi que la forme et le contenu de ses polices sur le développement de l'assurance maritime à l'échelle internationale et particulièrement dans les rapports avec les pays en développement.

15. Enfin, à l'époque où se sont dégagées ces pratiques modernes de l'assurance maritime, on a pris conscience à l'échelon national des avantages d'une uniformisation des conditions d'assurance, y compris les contrats d'assurance, et des clauses types ont été introduites sur le plan privé par les compagnies d'assurance maritime. Souvent, ces clauses types étaient rédigées par les assureurs, les assurés en tant que tels étant rarement consultés<sup>15</sup>, et ainsi les conditions uniformisées des polices ont été mises au point unilatéralement par les assureurs pour répondre aux besoins du marché national où ils étaient établis. Comme l'a indiqué un spécialiste bien connu de ces questions, l'objection la plus sérieuse aux clauses types était que, dans de nombreux cas, ces clauses ne représentaient pas un équilibre entre les intérêts en présence librement réalisé par des négociations entre les parties au contrat, mais l'expression de la volonté de la plus forte, ou tout au moins de la mieux organisée, des parties<sup>16</sup>.

16. Ainsi, le secrétariat a constaté que toute l'industrie des assurances maritimes s'était développée historiquement à partir des pratiques et des clauses établies par les assureurs de pays développés; et qu'elle les avait en grande partie conservées. A cet égard, il est arrivé à la conclusion que ni en qualité d'assureurs ni en qualité d'assurés, les milieux intéressés des pays en développement n'avaient participé à l'élaboration du régime juridique régissant les contrats d'assurance maritime.

17. Compte tenu des considérations qui précèdent, le secrétariat a estimé devoir mener ses recherches en procédant à une analyse critique de l'assurance maritime, la question étant de savoir si cette assurance répondait aux besoins des pays en développement et aux besoins des assurés. Plus particulièrement, il a cherché à identifier les aspects de la relation contractuelle de l'assurance maritime qui posaient des problèmes sur le plan du commerce et des transports maritimes internationaux, tels que l'obscurité du libellé des contrats ou les ambiguïtés, les dispositions inéquitables ou les lacunes des polices types et autres conditions d'usage courant. L'analyse avait également pour but d'identifier les procédures défectueuses de souscription des contrats d'assurance ou de règlement des sinistres, les insuffisances, les distorsions ou les aspects excessivement coûteux des pratiques du marché ainsi que les divergences entre les lois, les règlements ou les pratiques nationales qui sont une source de difficultés pour les parties au contrat d'assurance maritime. Etant donné la prépondérance du marché britannique et de ses lois, de ses pratiques et de ses polices d'assurance, le secrétariat a pu concentrer ses recherches sur le régime de l'assurance maritime en droit britannique. Au cours de cette analyse, une des principales considérations a été la question de savoir si les problèmes qui avaient été ainsi identifiés et analysés appelaient une action sur le plan international, et, dans l'affirmative, quel type d'action.

18. Enfin, il convient de préciser qu'étant donné la complexité du sujet et les exigences de la limitation du volume de la documentation de l'Organisation des Nations Unies, il n'a pas été possible d'inclure dans le présent rapport une description générale de l'assurance maritime et que le sujet est traité essentiellement sous l'angle des aspects de l'assurance maritime qui sont considérés comme étant une source de difficultés ou qui sont susceptibles d'amélioration.

### **Chapitre III Le rôle économique de l'assurance maritime**

19. L'assurance maritime est depuis des siècles une institution au service du commerce par mer. Elle a pour but de permettre au propriétaire du navire ou à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.

---

<sup>15</sup> Sauf, dans le cas du marché britannique, pour les clauses relatives au commerce de certains produits qui ont été élaborées en consultation avec les offices nationaux de ces produits (voir par. 88).

<sup>16</sup> V. Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, Göteborg, Akademifdrlaget-Gumperts, 1963, p. 15.

20. La nécessité d'assurer les biens contre les conséquences économiques de leur perte ou de leur destruction est un des traits fondamentaux de la société moderne. Lorsqu'il s'agit en particulier de biens qui représentent une mise de fonds importante, tels que navires, marchandises, produits manufacturés ou installations industrielles (et qui souvent ont nécessité un financement externe), le propriétaire et ses créanciers exigent que ces biens soient convenablement assurés. A défaut d'une telle assurance, les parties à une opération de commerce international - qu'il s'agisse des propriétaires de marchandises, des propriétaires de navires, des créanciers hypothécaires d'un propriétaire de navire ou des établissements bancaires qui participent à une vente documentaire de marchandises ou qui accordent une ouverture de crédit liée à la vente de marchandises - seraient dépourvues de la garantie nécessaire qu'en cas d'accident le risque financier qu'elles courent sera couvert, tout au moins à concurrence de l'équivalent monétaire des objets assurés. Ainsi, l'assurance maritime apporte l'élément de sécurité financière qui est indispensable pour que les opérations de commerce international ne soient pas inhibées par les risques d'un accident en cours de transport.

21. On ne saurait trop souligner l'importance de l'assurance maritime, à la fois pour les assurés, sur le plan de la sécurité qu'elle leur apporte et de l'accroissement des coûts de l'administration du navire ou des coûts de transport qu'elle entraîne, et pour les pays, notamment les pays en développement, par son incidence sur leur balance des paiements. Une analyse plus poussée du rôle économique de l'assurance maritime dans le commerce international et de son importance pour les pays en développement et la balance des paiements de ces pays figure dans l'étude du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises (voir par. 6 ci-dessus) qui est complémentaire de la présente étude consacrée au contrat d'assurance maritime.

## **Chapitre IV Le fonctionnement de l'assurance maritime**

### **A. - Quelques principes fondamentaux<sup>17</sup>**

22. Un expert en la matière a dit:

En théorie, le but de toute forme d'assurance est de remplacer ce qui a été perdu. L'assurance ne vise pas à ce que l'assuré tire profit d'un sinistre mais simplement à ce que sa situation ne soit pas aggravée par le sinistre.... On ne saurait attendre de l'assureur qu'il remplace l'objet même qui a été perdu ni qu'il fasse disparaître toute trace de dommage en restituant l'objet endommagé dans son intégrité primitive. A titre de compromis, c'est une compensation financière qui est accordée et ce système de dédommagement est qualifié «d'indemnisation<sup>18</sup>».

23. L'assurance maritime repose sur le principe fondamental selon lequel, pour obtenir le bénéfice d'une assurance, il faut qu'il y ait en droit ou en fait un lien entre le bénéficiaire de l'assurance et le bien assuré. Cette relation est qualifiée d'«intérêt assurable» et elle permet d'éviter que les polices d'assurance puissent devenir un moyen de parier sur la perte du bien d'autrui. En règle générale, cette notion est interprétée de manière libérale, de telle sorte que l'on considère qu'il existe un intérêt assurable dès lors qu'une personne peut tirer profit de l'arrivée à bon port du navire ou des marchandises ou subir un préjudice du fait de leur perte ou de leur avarie.

24. Un contrat ou une police d'assurance maritime est un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers, engagés dans une aventure maritime<sup>19</sup>. En d'autres termes, l'assureur garantit ou souscrit le risque de l'assuré, le mot «risque» étant utilisé dans le présent contexte pour désigner le risque de perte afférent aux biens assurés et ce risque pouvant comprendre non seulement la perte du bien proprement

<sup>17</sup> Pour un exposé plus complet, voir l'étude du secrétariat de la CNUCED, intitulée «L'assurance maritime des marchandises» (TD/B/C.3/ 120).

<sup>18</sup> 13 R. H. Brown, Marine Insurance - The Principles, Londres. Witherby and Co. Ltd., 1970, p. 19.

<sup>19</sup> 14 Cependant, comme on le verra plus loin, la période sur laquelle s'étend l'assurance des marchandises en cours de transport dépasse souvent la durée du transport par mer proprement dit et comprend l'acheminement terrestre des marchandises depuis leur point de départ jusqu'à leur lieu de destination.



dit mais également des pertes financières, telles que la perte du fret, du prix du voyage, des commissions ou des gains, ainsi que certains types de dommages aux tiers.

25. Le contrat d'assurance limite généralement les types d'éventualité du sort pouvant causer un préjudice qui donne lieu à une indemnisation de la part de l'assureur. Ces éventualités sont qualifiées de «risques assurés» ou de «périls assurés». Ainsi, la police peut spécifier que seulement certains risques maritimes, ou «fortunes de mer», sont assurés. Par ailleurs, il existe des polices de risques de guerre, selon lesquelles les seules pertes couvertes sont celles qui sont causées par des actes de guerre ou des événements connexes. La police peut aussi prévoir la couverture des dommages causés par des biens assurés à d'autres biens, comme dans l'éventualité d'un abordage.

26. D'autres restrictions peuvent être prévues quant aux types de pertes qui donneront lieu à une indemnisation. Par exemple, la police peut prévoir que seules les pertes totales seront couvertes<sup>20</sup>. Elle peut aussi indiquer qu'elle comprend tous les types de pertes partielles, appelées «avaries», distinguer selon les types d'avaries en couvrant les «avaries communes», qui sont les avaries causées volontairement pour sauver d'une perte totale les intérêts de tous les participants à l'expédition<sup>21</sup>, et en excluant les «avaries particulières», c'est-à-dire les avaries causées accidentellement par des risques assurés, qu'il s'agisse de «périls de la mer» (tels que les vents, les vagues et les tempêtes) ou d'autres risques (par exemple l'incendie).

27. En contrepartie de l'obligation assumée par l'assureur aux termes du contrat d'assurance, l'assuré accepte de payer une «prime». La prime représente le prix du risque de perte souscrit par l'assureur et elle est normalement conservée, que le risque se produise ou non. L'importance de la prime dépend de l'estimation par l'assureur du degré de risque de perte couru par les biens en question et du montant de l'indemnité qu'il aurait à payer. En garantissant de nombreux risques et en percevant les primes correspondantes, l'assureur compte que par le jeu de ce qu'on appelle couramment la «loi des grands nombres», certains seulement des risques garantis se réaliseront et entraîneront une demande d'indemnisation.

28. De manière générale, les assureurs préfèrent assumer des risques relativement faibles mais nombreux afin de bénéficier de la probabilité que ces risques ne se réaliseront que dans une certaine proportion. La «répartition des risques» est un principe de base de l'assurance. Elle est très largement pratiquée par l'assureur maritime afin de réduire au minimum l'étendue de la perte financière en cas de destruction d'un objet assuré par un péril assuré. Ainsi, au lieu d'assurer à 100% un seul objet, les assureurs jugent préférable d'assurer deux objets à 50% ou, mieux encore, quatre objets à 25% seulement, afin que la perte d'un seul objet ne représente pas pour l'assureur une lourde perte financière.

29. Afin de répartir les risques, l'assureur maritime peut n'accepter de garantir qu'une partie seulement d'un risque qui lui est soumis (c'est-à-dire qu'il peut accepter de ne garantir le risque de perte du bien en question que jusqu'à concurrence d'un certain pourcentage de la valeur de ce bien), ce qui oblige l'assuré à s'adresser à d'autres assureurs, qui accepteront de garantir la partie restante du risque. Le procédé selon lequel plusieurs assureurs assurent directement, chacun pour partie, un même risque s'appelle la «coassurance». Bien que chaque assureur conclue un contrat séparément et en son nom propre pour une partie du risque total, il s'oblige généralement selon les mêmes termes et dans les mêmes conditions que le premier assureur, dénommé «apériteur»<sup>22</sup>.

30. Une autre solution consiste pour les assureurs à accepter la totalité d'un risque et à s'adresser ensuite à un autre assureur qui accepte de garantir la portion du risque que le premier assureur ne veut

---

<sup>20</sup> La perte totale effective implique que les objets assurés ont été détruits ou sont irrémédiablement perdus pour l'assuré. Il peut également s'agir d'une «perte réputée totale»: dans ce cas, l'assuré délaisse l'objet assuré, c'est-à-dire l'abandonne à l'assureur, ce qui est raisonnable parce qu'il apparaît soit qu'une perte totale effective est inévitable, soit que le coût du sauvetage serait plus élevé que la valeur de l'objet sauvé.

<sup>21</sup> L'avarie commune est fondée sur une ancienne notion de droit maritime, selon laquelle en cas de jet de marchandises à la mer pour alléger le navire, la perte consentie pour le salut commun doit être réparée par la contribution de tous (par exemple, par la contribution de l'armateur et des chargeurs).

<sup>22</sup> L'apériteur est le premier assureur avec lequel le taux de la prime et les conditions de l'assurance sont négociés. La notion d'apériteur ou son équivalent existe sur la plupart des places d'assurances maritimes où la coassurance est pratiquée. Les coassureurs subséquents s'en remettent généralement aux appréciations de l'apériteur et suivent ses conclusions pour ce qui est des conditions de l'assurance.

pas supporter. Ce procédé, selon lequel un assureur accepte un risque directement de l'assuré et cède ensuite tout ou partie de ce risque à un ou à plusieurs autres assureurs, s'appelle la «réassurance». Des contrats de réassurance passés entre le premier assureur et des assureurs subséquents ne modifient pas la relation contractuelle initiale entre l'assuré et le premier assureur. La réassurance peut s'effectuer par contrat particulier. Elle est dite alors «réassurance facultative<sup>23</sup>» et consiste en la réassurance d'un risque particulier sur la base d'un contrat unique valable pour ce seul risque. Par contre, l'assureur initial et son réassureur peuvent avoir conclu à l'avance un «traité général», qui est destiné à couvrir toutes les opérations ultérieures de réassurance, ou une catégorie donnée de ces opérations, entre les deux parties et par lequel les parties s'obligent respectivement à céder et à accepter ces réassurances en conséquence. Ce type de réassurance est qualifié de «traité de réassurance»<sup>24</sup>. Le traité de réassurance est conçu de telle sorte que la réassurance et le règlement des sinistres s'effectuent aux mêmes conditions que celles qui sont prévues dans l'assurance initiale<sup>25</sup>.

### **B. - Caractéristiques internationales**

31. Une des particularités de l'assurance maritime est son caractère éminemment international. La plupart des assurances sur facultés sont par nature internationales car les transports de marchandises par mer sont généralement des transports internationaux. Ainsi, l'expéditeur/vendeur des marchandises et le destinataire/acheteur sont souvent des personnes différentes qui ne sont pas soumises aux mêmes lois et qui ne parlent pas la même langue. L'assureur des marchandises peut avoir son siège dans le pays de l'expéditeur, dans le pays du destinataire ou dans un pays tiers n'ayant d'autre rapport avec le transport que le contrat d'assurance. L'assurance sur corps est internationale du fait que les pertes ou avaries subies par les navires risquent de se produire à l'étranger et du fait aussi de la tendance de nombreux armateurs à s'assurer totalement ou partiellement dans un pays autre que celui où ils sont établis. Une des raisons de cette tendance est l'augmentation du nombre des navires appartenant à des armateurs de pays, y compris des pays en développement, qui ne sont pas en mesure d'assurer leurs propres navires, ce qui conduit nombre d'armateurs à contracter une assurance maritime auprès d'assureurs situés dans un petit nombre de pays développés à économie de marché, comme le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et les Etats Unis d'Amérique. Il n'est donc pas rare que des armateurs assurent leurs navires, pour tout ou partie de leur valeur, directement dans un autre pays, même s'ils n'ont aucun autre lien avec ce pays que le contrat d'assurance.

<sup>23</sup> Le terme « facultatif » signifie que le réassureur est libre d'accepter ou de refuser un risque.

<sup>24</sup> Le présent rapport n'entre pas dans le détail des diverses formes que peut prendre le traité de réassurance. Voir à cet égard l'étude du secrétariat de la CNUCED intitulée Problèmes de réassurance dans les pays en voie de développement (publication des Nations Unies, numéro de vente F.74.II.D.2).

<sup>25</sup> Selon la pratique britannique, par exemple, une clause «pay as may be paid » peut être insérée dans les contrats de réassurance facultative. Cette clause se lit comme suit:

«This policy is declared and agreed to be a Reinsurance of... and to pay as may be paid on the original policy or policies and to be subject to the same clauses and conditions.» (Il est déclaré et convenu que la présente police est une réassurance de... et qu'elle paiera comme peut payer la ou les polices initiales et qu'elle est soumise aux mêmes clauses et conditions.)

V. Dover, A Handbook to Marine Insurance, Londres, Witherby and Co, Ltd., 1975, p. 481.

Une clause «follow the fortunes» (le réassureur suit l'assureur) peut être insérée dans un traité de réassurance. On trouve généralement dans cette clause la formule suivante:

« La compagnie cédante se réserve le droit exclusif de régler tout sinistre, que ce soit à l'amiable ou par un paiement à titre gracieux ou autrement, et tout règlement liera inconditionnellement le réassureur.»

Voir J. K. Goodacre, Marine Insurance Claims, Londres, Witherby and Co. Ltd., 1974, p. 633 et 634.

## **C. - La structure du secteur de l'assurance maritime**

### *1. Mutuelles d'assurance*

32. Parmi les assurances maritimes, on peut distinguer les assurances à but lucratif, appelées ici «assurances commerciales», et celles qui fonctionnent selon le principe de la mutualité, appelées «assurances mutuelles».

33. Une mutuelle d'assurance est constituée par un groupe de personnes, physiques ou morales, qui acceptent de répartir entre elles les risques qu'elles courent. En d'autres termes, chaque membre du groupe est en quelque sorte l'assureur de chacun des autres membres. Quand un des membres subit une perte, tous les autres membres versent une contribution calculée selon un barème préalablement établi, de telle sorte que la perte est également répartie entre tous les membres. Etant donné que les cotisations des membres sont destinées uniquement à indemniser certains membres pour les pertes réellement subies, le but n'est pas, contrairement à ce qui se passe dans l'assurance commerciale, de réaliser des bénéfices (qui de toute façon ne pourraient revenir qu'aux membres).

34. En général, le procédé de l'assurance mutuelle n'est utilisé que par les associations d'armateurs qui s'assurent contre le risque de perte ou d'avarie de leurs navires par une assurance dite sur corps et contre le risque de recours de la part de tiers du fait des dommages causés par leurs navires, assurance dite de responsabilité. A l'heure actuelle, seules un très petit nombre de mutuelles assurent sur corps les navires au long cours; elles sont souvent appelées «hull clubs» (clubs d'assurance sur corps). Il peut arriver que ces clubs offrent également une assurance de responsabilité. La plupart des mutuelles d'assurance maritime n'offrent qu'une assurance de responsabilité. Les recours contre lesquels les armateurs doivent s'assurer peuvent prendre la forme, entre autres, de réclamations relatives à la cargaison, de réclamations de l'équipage en cas d'accident ou de maladie, de réclamations en dommages-intérêts en cas d'abordage et de réclamations pour enlèvement de l'épave. Les associations mutuelles qui assurent ces risques de recours sont les clubs de protection et d'indemnisation (clubs P et I).

35. Etant donné l'esprit de solidarité qui préside à l'organisation des clubs P et I et autres clubs d'assurances sur corps, on estime que les relations conventionnelles existant au sein de ces clubs (relations qui prennent la forme d'un règlement d'association) n'appellent pas vraiment une analyse détaillée à ce stade. En outre, le champ de l'assurance maritime est si vaste qu'il est impossible de procéder ici à une analyse exhaustive à la fois de l'assurance mutuelle et de l'assurance commerciale. C'est pourquoi le présent rapport s'attache essentiellement aux relations contractuelles existant entre l'assuré et l'assureur sur les marchés commerciaux, selon lesquelles chaque partie recherche individuellement son intérêt et qui sont considérées comme un meilleur point de départ pour l'analyse entreprise ici.

### *2. Assureurs commerciaux*

36. Les assureurs commerciaux perçoivent la «prime» à l'avance et la gardent, que les biens assurés soient perdus ou non, comme il a été indiqué ci-dessus (voir par. 27). L'assurance maritime commerciale existe dans la plupart des pays du monde et comprend à la fois l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés. L'importance des assureurs maritimes commerciaux varie et, à l'exception du Lloyd's à Londres, qui est exclusivement composé d'assureurs individus groupés en divers syndicats de souscripteurs concurrents, ce sont soit des compagnies privées, soit des entreprises d'Etat ou encore des organismes publics. Plusieurs assureurs maritimes peuvent se grouper pour être compétitifs, comme c'est souvent le cas dans les pays développés à économie de marché, ou bien un assureur peut être le seul assureur maritime sur le marché de l'assurance d'un pays donné, comme c'est le plus souvent, mais pas toujours, le cas dans les pays socialistes et les pays en développement<sup>26</sup> Etant donné les relations

---

<sup>26</sup> L'expression « marché d'assurance» désigne soit une place où des opérations d'assurance sont effectuées soit un groupe d'assureurs offrant un type particulier d'assurances soit encore un type particulier d'assureurs. C'est ainsi

contractuelles internationales qu'établissent souvent les assureurs nationaux, il convient de remarquer que certaines associations de marchés d'assurance nationaux sont membres de l'Union internationale d'assurances transports, qui est chaque année le cadre d'un échange de vues sur des questions d'intérêt mutuel.

37. Bien qu'il ne soit pas possible de décrire la structure du marché de l'assurance maritime de chaque pays, il convient de donner au moins brièvement une idée de la structure du marché britannique, qui par tradition est considéré comme le premier marché de l'assurance maritime dans le monde. Le marché britannique se compose d'assureurs concentrés dans un petit nombre de grandes villes, dont Londres est la plus importante. C'est précisément à Londres que se trouve le Lloyd's, qui est un cercle auquel sont affiliés plus de 14 000 assureurs individus, qui sont tous responsables personnellement et sans limite des risques souscrits. Ces assureurs individus sont groupés en 300 syndicats. Chaque syndicat est géré par une agence de souscription, qui désigne un assureur spécialisé chargé d'accepter des risques au nom des membres passifs du syndicat. Tous les risques sont confiés aux syndicats du Lloyd's par le truchement d'intermédiaires spécialement autorisés, appelés Lloyd's brokers (courtiers du Lloyd's), qui sont néanmoins libres de placer des assurances ailleurs.

38. Le marché de Londres est également composé de compagnies d'assurances, dont la plupart sont membres d'une association appelée Institute of London Underwriters (Institut des assureurs de Londres), lequel défend les intérêts communs de ses membres en matière d'assurances maritimes. Il existe plusieurs commissions où siègent conjointement des représentants de l'Institut et du Lloyd's, comme le Joint Hull Committee (Commission des assureurs sur corps) qui examine les conditions de renouvellement des polices d'assurance sur corps et le Technical and Clauses Committee (Commission technique et des clauses) qui est chargé de rédiger les clauses types qui sont utilisées sur l'ensemble du marché britannique.

39. Quant à la structure internationale du secteur de l'assurance maritime, on peut formuler quelques généralités en ce qui concerne le rôle international des divers marchés nationaux. Premièrement, il faut remarquer que l'étalement des risques mentionné précédemment (voir par. 28 à 30) fait que certaines parties de ces risques sont prises en charge par des assureurs se trouvant à l'étranger. Cependant, cet étalement des risques sur le plan international ne concerne pas exclusivement les gros risques; mais il peut également être imposé par le fait que le volume total des risques garantis par tel ou tel assureur ou groupe d'assureurs d'un pays peut dépasser sa capacité de souscription - ce qui risque de se produire notamment sur les marchés d'assurance maritime récemment créés dans les pays en développement - nécessitant la cession d'une grande partie des risques à des assureurs se trouvant dans d'autres pays.

40. Parmi les marchés nationaux, le marché britannique est depuis longtemps le premier centre international de l'assurance maritime. Il existe également quelques autres grands marchés, comme celui des Etats-Unis d'Amérique, de même que des marchés plus petits, comme celui des Pays-Bas, qui ont acquis une vocation nettement internationale et dont les assureurs acceptent maintenant volontiers de prendre directement en charge des risques qui se situent dans d'autres pays, éventuellement dans le cadre d'arrangements de coassurance avec au moins un autre marché national. Il existe aussi d'autres marchés, souvent situés dans des pays développés à économie de marché ou socialistes, tels que la France, le Japon, la Norvège et l'Union soviétique, qui s'en tiennent plutôt aux risques locaux mais qui récemment se seraient néanmoins ouverts à des opérations internationales directes, dans de nombreux cas sur une base régulière. D'autres marchés, y compris de nombreux marchés d'assurance de pays en développement, qui n'ont été créés que très récemment et qui ne disposent pas encore des moyens ou des connaissances spécialisées nécessaires pour mener des opérations internationales d'assurance maritime à une vaste échelle, se limitent pour la plupart à la prise en charge directe des seuls risques locaux. Néanmoins, certains pays en développement comme l'Inde et le Koweït ont un marché

---

qu'au Royaume-Uni, où les assureurs sont concentrés à Londres et à Liverpool, on peut parler du marché londonien par opposition au marché de Liverpool, ou parier globalement du marché britannique. On peut aussi se référer aux « marchés commerciaux » par opposition au « marché P et I » ou au marché du Lloyd's par opposition au « marché des compagnies ». De manière générale, tout pays où opère au moins un assureur peut être qualifié de marché, dit « marché national ».



d'assurance relativement plus développé qui peut assurer directement des risques se situant dans d'autres pays.

41. La répartition internationale des risques a également été favorisée par l'apparition de grands organismes internationaux spécialisés dans la réassurance. Ces réassureurs professionnels, qui sont en quelque sorte des assureurs «en gros» achetant des risques aux assureurs «au détail», lesquels traitent directement avec le public, prennent en charge la réassurance de risques se situant dans toutes les parties du monde. Outre un petit nombre de grandes compagnies spécialisées dans la réassurance, telles que celles qui existent en Suisse et en République fédérale d'Allemagne, quelques marchés d'assurance de pays développés à économie de marché, pris dans leur ensemble, notamment ceux du Royaume-Uni, des Etats-Unis et du Japon, font pour ainsi dire office d'organismes professionnels de réassurance pour nombre de nouveaux marchés d'assurance de pays en développement qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour couvrir plus qu'un faible pourcentage des risques facultés et corps locaux.

42. Si l'on examine l'évolution des relations internationales entre les différents marchés nationaux, on constate que ceux-ci sont de plus en plus intéressés par la prise en charge de risques sur le plan international, que ce soit là l'effet de la concurrence entre les marchés pour obtenir un supplément de primes (assurance directe ou réassurance) ou de l'augmentation des besoins en assurance d'une clientèle d'armateurs et de chargeurs de plus en plus dispersée à travers le monde ou encore de l'exigence de la répartition des risques. C'est ainsi que plusieurs marchés commencent à acquérir une vocation internationale et font concurrence au marché britannique dans un domaine qui lui était autrefois presque exclusivement réservé. A cet égard, l'apparition d'Etats indépendants à la place des anciennes colonies, de même que l'augmentation du nombre des assurés et des assureurs autochtones dans ces Etats, ont transformé ce qui était autrefois une structure internationale relativement simple-comprenant un petit nombre de marchés d'assurance maritime à vocation nationale dans les pays développés - en un réseau de plus en plus complexe de relations contractuelles entre des assurés, des assureurs, des coassureurs et des réassureurs établis par-delà de nombreuses frontières politiques et culturelles.

#### **D. - Le régime juridique de l'assurance maritime**

43 L'expression «régime juridique» est utilisée dans le présent rapport pour désigner l'ensemble des règles et des procédures qui régissent les relations contractuelles entre l'assureur maritime et l'assuré. Elle englobe les clauses des polices, les dispositions législatives et d'autres éléments tels que les décisions judiciaires et les «pratiques du marché». Pour mieux illustrer les conditions internationales dans lesquelles fonctionne l'assurance maritime, les deux éléments principaux des divers régimes juridiques régissant l'assurance maritime, à savoir les clauses des polices et les dispositions législatives nationales, sont examinés brièvement ci dessous.

##### *1. Polices nationales d'assurance maritime*

44. A l'heure actuelle, il n'existe pas en matière d'assurance maritime de clauses de police uniformes sur le plan international. C'est pourquoi diverses clauses de police sont en usage qui ont été mises au point par de nombreux marchés d'assurance maritime nationaux comme : *La Lloyds S.G. (Ship and Goods/Form* (voir par. 69 ci-dessous) et les Institute Clauses émanant de l'Institut des assureurs de Londres ; Les Conditions générales de l'assurance sur corps émises par l'Union japonaise des assureurs sur corps, les Règles d'assurance des marchandises en cours de transport et les Règles d'assurance sur corps établies par Ingosstrakh en Union soviétique; 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; la Police française d'assurance maritime sur facultés; la Société nationale d'assurance (SONAS) du Zaïre; les Conditions générales d'assurance sur facultés approuvées par la Association Mexicana de Instituciones de Seguros ; Et les Conditions générales d'assurance sur facultés et sur corps élaborées par l'Institut national de l'assurance du Costa Rica, pour n'en citer que quelques unes.

45. Néanmoins, en dépit de la diversité des clauses des polices nationales d'assurance maritime, on peut dire que l'utilisation des formules d'assurance sur corps et d'assurance sur facultés du marché

britannique (désignées ci-dessous sous l'appellation générale de «clauses britanniques») s'est tellement répandue que ces clauses font presque office de clauses internationales d'assurance. Environ les deux tiers des pays du monde qui ont recours à l'assurance sur corps et à l'assurance sur facultés, respectivement, utilisent les clauses britanniques exclusivement ou en alternance, ou encore quelquefois concurremment avec des clauses nationales<sup>27</sup>. Si on ne compte que les pays en développement, cette proportion passe à environ trois quarts. En ce qui concerne l'assurance sur facultés, certains pays utilisent les clauses britanniques pour leurs exportations et les clauses nationales pour leurs importations<sup>28</sup>. Les clauses françaises d'assurance maritime ont également inspiré certains pays en développement ayant des liens historiques avec la France ou la Belgique<sup>29</sup>.

46. Les marchés d'assurance maritime qui utilisent des polices nationales les utilisent tantôt en alternance avec les clauses britanniques<sup>30</sup>, tantôt concurremment avec certaines de ces clauses britanniques. A cet égard, il est souvent difficile d'affirmer catégoriquement qu'un pays a ou non une police nationale, étant donné qu'une police nationale peut prendre plusieurs formes : a) une reproduction fidèle des clauses britanniques<sup>31</sup>; b) une police qui est nationale à maints égards mais qui reprend, sous des formes diverses, une ou plusieurs des clauses britanniques<sup>32</sup> ; c) une police nationale comprenant, quand la pratique le permet, des clauses britanniques<sup>33</sup> ; ou d) une police purement nationale dans laquelle il ne saurait être question d'inclure des clauses étrangères<sup>34</sup>.

47. Les pays en développement d'Asie et d'Afrique ont généralement tendance à utiliser des clauses britanniques et, dans certains cas, des clauses françaises, ou des variantes nationales proches, selon leurs liens historiques ou culturels respectifs. Quelques marchés nationaux d'Amérique latine et d'Afrique utilisent dans certains cas des clauses des Etats-Unis, souvent parallèlement à des clauses britanniques, auxquelles elles ressemblent beaucoup<sup>35</sup>. Le plus souvent, il existe des clauses nationales à proprement parler dans les pays développés à économie de marché, les pays socialistes et les pays d'Amérique latine.

<sup>27</sup> D'après les réponses des gouvernements aux questionnaires du secrétariat concernant l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés.

<sup>28</sup> Comme l'indiquent le Danemark, la Finlande, la Hongrie, la Norvège et la Suède dans leur réponse au questionnaire du secrétariat concernant l'assurance sur facultés. Cette pratique s'explique par le fait que les destinataires étrangers sont censés préférer une police d'assurance contenant des clauses universellement reconnues, comme les clauses britanniques, à une police locale relativement peu connue.

<sup>29</sup> Selon les réponses de l'Empire centrafricain, du Mali et du Sénégal aux questionnaires du secrétariat. En outre, les polices d'assurance sur corps et sur facultés établies par la Société nationale d'assurance (SONAS) du Zaïre de même que par la Société nationale d'assurances et de réassurances (SNAR) de Guinée s'inspirent, semble-t-il, dans une certaine mesure, des clauses françaises.

<sup>30</sup> Par exemple, l'Italie indique dans sa réponse aux questionnaires du secrétariat que, outre quatre polices nationales types, l'assurance sur corps peut également obéir aux clauses de l'Institut des assureurs de Londres. En outre, une police nationale d'assurance sur facultés est utilisée en plus des clauses britanniques. L'Argentine indique que tout armateur est libre de choisir parmi les diverses clauses types en vigueur sur le marché international ou encore de choisir les clauses argentines. Dans la réponse de l'Union soviétique, il est indiqué que, outre les clauses nationales d'assurance sur facultés, appelées Règlement d'assurance des marchandises en cours de transport, les clauses britanniques sont aussi parfois utilisées.

<sup>31</sup> Par exemple, la police d'assurance sur corps émise par la National Insurance Corporation of Tanzania Limited n'a subi que de petites retouches aux clauses britanniques.

<sup>32</sup> Par exemple la police d'abonnement pour l'assurance de transport, établie par l'Union de Seguros, S.A. d'El Salvador. Bien que cette police soit dans l'ensemble nationale, elle contient la *perils clause* (clause de risques) de la formule S.G. du Lloyd's (voir par. 71), traduite en espagnol et accompagnée d'une stipulation expresse selon laquelle «la doctrine, la jurisprudence la pratique et la coutume» britanniques régiront l'interprétation de cette clause. En outre, la réponse du Brésil au questionnaire du secrétariat concernant l'assurance sur corps laisse entendre que ce pays utilise une police nationale contenant les principales clauses adoptées par le marché de dûment modifiées pour tenir compte de la législation nationale.

<sup>33</sup> Par exemple, une traduction espagnole de quelques-unes des clauses de l'Institut des assureurs de Londres concernant l'assurance sur facultés peut être annexée à la police nationale d'assurance maritime actuellement en usage en Argentine. D'après les réponses aux questionnaires du secrétariat, les clauses mexicaines et turques peuvent être élargies de la même manière.

<sup>34</sup> Comme, par exemple, les conditions françaises et norvégiennes.

<sup>35</sup> Comme l'indiquent le Libéria, le Panama et le Venezuela dans leurs réponses aux questionnaires du secrétariat.

Néanmoins, dans les pays d'Amérique latine, un grand nombre de polices nationales contiennent sous des formes diverses une ou plusieurs clauses de l'Institut des assureurs de Londres ou prévoient la possibilité de faire jouer certaines de ces clauses (voir les notes 27 et 28). Par ailleurs, on trouve une exception la règle générale selon laquelle les pays développés à économie de marché utilisent des polices nationales dans les pays ayant des liens historiques avec le Royaume-Uni et dont les polices, même si elles peuvent être nationales, contiennent des clauses fondamentales très semblables aux clauses britanniques<sup>36</sup>. En revanche, c'est dans les pays développés à économie de marché dont le régime juridique est de tradition romaine que l'on a le plus de chances de trouver des polices véritablement nationales contenant des clauses différentes des clauses britanniques.

48. Parmi les raisons pour lesquelles les clauses britanniques continuent à être si largement utilisées malgré l'absence de toute obligation en ce sens, il semble qu'il faille citer la prédominance économique traditionnelle du marché britannique de l'assurance directe et de la réassurance, notamment en ce qui concerne les risques situés dans des pays en développement, les compétences existant sur ce marché et, surtout, la pratique établie. Une fois qu'un ensemble de conditions est couramment compris et largement utilisé sur différents marchés du monde, il tend à gagner le marché international. En général, les polices d'assurance établies conformément aux clauses britanniques seront considérées comme étant plus faciles à réassurer ou à coassurer et, plus important encore, seront plus facilement acceptées par des assurés étrangers.

## *2. Réglementations nationales de l'assurance maritime*

49. Comme il a été indiqué précédemment, il n'existe pas de convention internationale applicable à l'assurance maritime. En 1901, l'Association du droit international avait mis au point ce que l'on appelait les Règles d'assurance maritime de Glasgow. Ces règles étaient destinées à être incorporées par contrat dans les polices d'assurance maritime et à régir certains aspects des pertes totales et des avis de délaissement, les avaries aux navires, les conséquences du défaut de navigabilité et le cumul d'assurance. Cependant, elles ne furent jamais largement acceptées. Actuellement, les Communautés européennes examinent un projet de directives du Conseil sur la coordination des lois, des règlements et des dispositions administratives relatives aux contrats d'assurance à l'intérieur des Communautés. Cependant, dans sa présentation actuelle, ce projet n'est pas applicable aux contrats d'assurance maritime.

50. De nombreux pays, y compris certains pays en développement, ont adopté des dispositions législatives nationales qui réglementent dans une certaine mesure les contrats d'assurance maritime. La forme de ces dispositions varie selon les pays. Dans certains pays, elles peuvent se présenter essentiellement sous la forme d'une loi consacrée spécifiquement à l'assurance maritime<sup>37</sup> ou comme une partie d'une loi sur l'assurance en général qui est spécialement consacrée à l'assurance maritime<sup>38</sup>; dans les pays de droit romain, elles peuvent se présenter essentiellement sous la forme d'un chapitre consacré à l'assurance maritime dans le Code de commerce<sup>39</sup> ou le Code maritime<sup>40</sup> de ce pays. Ces textes sont donc souvent complétés par d'autres de caractère plus général, tels que des dispositions du droit des

---

<sup>36</sup> Comme, par exemple, les clauses des Etats-Unis d'Amérique qui sont établies par l'American Institute of Marine Underwriters (Institut américain des assureurs maritimes).

<sup>37</sup> Par exemple, la loi sur l'assurance maritime de 1906 au Royaume-Uni; la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 en France; la loi sur l'assurance maritime de 1963 en Inde; la loi sur l'assurance maritime de 1909-1973 de l'Australie; et la loi sur l'assurance maritime de 1968 au Kenya.

<sup>38</sup> Par exemple, le chapitre II (consacré à l'assurance maritime) de la loi sur l'assurance de 1914 aux Philippines.

<sup>39</sup> Voir, par exemple, le Code de commerce vénézuélien, qui traite de l'assurance maritime au titre VIII (ainsi que les articles 1 136 et 1 800 du Code civil); Voir également le titre III, qui concerne l'assurance maritime, du Code de commerce espagnol de 1885; et le livre II, titre VI (loi maritime du 21 août 1879) du Code de commerce belge (qui s'applique conjointement avec la loi du 11 juin 1874 sur l'assurance en général dans la mesure où la loi maritime ne déroge pas aux dispositions de cette dernière).

<sup>40</sup> Voir, par exemple, le titre VII concernant l'assurance dans le Code maritime éthiopien de 1960; le chapitre XII, intitulé «Contrats d'assurance maritime», du Code de navigation commerciale de l'Union des Républiques socialistes soviétiques; et le livre VI, intitulé «Assurance maritime», du Code maritime polonais.

contrats ou certaines dispositions du Code civil. Pour ce qui est des pays en développement, c'est parmi les pays d'Amérique latine que l'on a le plus de chances de trouver une législation spécialement consacrée à l'assurance maritime, laquelle est généralement incorporée au Code de commerce ou au Code maritime. Certains pays, y compris quelques pays en développement, réglementent le contrat d'assurance maritime par référence à la législation nationale sur l'assurance, qui est le droit commun de tous les types de contrat d'assurance<sup>41</sup>.

51. De nombreux pays utilisent la loi sur l'assurance maritime de 1906 au Royaume-Uni (dénommée ci après loi de 1906) comme texte de base régissant le contrat d'assurance maritime. Dans certains pays, cette utilisation peut être consacrée par l'introduction de la loi de 1906 dans la législation nationale, soit textuellement, soit sous une forme légèrement remaniée (voir la note 32). Dans d'autres cas, elle est moins formelle en ce sens qu'elle tient simplement à la pratique des juridictions nationales de se reporter au droit britannique<sup>42</sup> ou à l'insertion d'une disposition contractuelle dans la police d'assurance maritime<sup>43</sup>.

52. Parmi les pays en développement, cette tendance à se référer au droit britannique semble, d'après les réponses données aux questionnaires du secrétariat, être le plus souvent le fait de pays d'Afrique et d'Asie, bien que certains pays d'Amérique latine qui utilisent certaines clauses britanniques, conjointement avec une police nationale, stipulent que le droit et la pratique britanniques régiront l'interprétation de ces clauses<sup>44</sup>.

53. Cependant, le recours au droit britannique n'est en aucune façon le seul fait des pays en développement; il est également utilisé dans de nombreux pays développés à économie de marché<sup>45</sup> et dans quelques pays socialistes<sup>46</sup>. De nombreux pays se réfèrent ainsi au droit britannique même s'ils ont leur propre législation en matière d'assurance maritime, mais cette référence est généralement limitée à un type particulier d'assurance, tel que l'assurance sur facultés pour les exportations, et encore ne le font-ils que parce que ce sont les clauses britanniques qui sont ordinairement utilisées pour ce type particulier d'assurance maritime (voir notes 38 et 39).

54. On croit savoir par ailleurs que certains pays francophones du continent africain utilisent la législation française de l'assurance maritime<sup>47</sup>. En outre, du fait que le Code de commerce français de 1807 a largement inspiré de nombreux autres codes de pays de tradition romaine, notamment ceux qui ont été adoptés au XIXe siècle, les dispositions du Code de 1807 applicables à l'assurance maritime se retrouvent, à des degrés divers, dans les codes datant de cette époque de nombreux pays d'Amérique latine et d'Europe<sup>48</sup>.

---

<sup>41</sup> Par exemple, la loi du 22 mars 1962 au Sénégal et la loi sur l'assurance de 1937 en Iran.

<sup>42</sup> Par exemple, les tribunaux des Etats Unis d'Amérique accordent une grande importance à la loi de 1906 en raison de sa valeur indicative du droit maritime général des Etats-Unis sur ce sujet, à moins qu'il n'existe aux Etats-Unis des précédents en sens contraire ou toute autre raison impérative de s'écarter du droit britannique Voir *Queen Ins. Co. c. Globe and Rutgers Fire Insurance Co* 263 U.S. 487 (1924), mais voir aussi *Wilburn Boat Company v. Fireman's Fund Insurance Co.* 348 U.S. 310 (1955). Voir également, par exemple, les réponses du Bangladesh, du Malawi et de la République-Unie de Tanzanie aux questionnaires du secrétariat.

<sup>43</sup> Voir, par exemple, les réponses aux questionnaires du secrétariat de la Thaïlande, de la Hongrie (où les polices d'assurance des exportations qui contiennent des clauses britanniques stipulent que le droit britannique est applicable), et de la Norvège et de la Suède (où le droit britannique s'applique fréquemment à l'assurance sur facultés des exportations. si le contrat le prévoit).

<sup>44</sup> Voir, par exemple, la police d'abonnement de l'assurance de transport utilisée au Salvador (voir note 24). Les traductions espagnoles des clauses britanniques utilisées sur le marché argentin contiennent habituellement une disposition analogue (voir note 25).

<sup>45</sup> Par exemple, le Japon en ce qui concerne l'assurance sur facultés; les Etats-Unis d'Amérique, le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède en ce qui concerne l'assurance sur facultés pour les exportations; et les Pays-Bas en ce qui concerne l'assurance sur corps et quelquefois l'assurance sur facultés.

<sup>46</sup> Par exemple, la Hongrie (voir note 38).

<sup>47</sup> Comme l'a indiqué le Mali dans sa réponse aux questionnaires du secrétariat. On croit également savoir que le Zaïre recourt soit au droit belge, soit au droit français, bien qu'une législation nationale soit en cours d'élaboration.

<sup>48</sup> Voir R. de Smet, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, tome III, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1960, p. 531.



55. Les pays qui ne possèdent pas de législation traitant spécialement des contrats d'assurance maritime et qui ne s'inspirent ni du droit britannique ni du droit français s'en remettent à la législation nationale applicable à l'ensemble des contrats<sup>49</sup>.

56. Bien que la teneur exacte des lois nationales varie d'un pays à l'autre, on peut dire, de manière générale, que, souvent, mais non pas universellement, elles contiennent des dispositions régissant les aspects suivants de la relation contractuelle: intérêt assurable valeur assurable, déclarations et représentations faites au moment de la conclusion du contrat, forme et contenu de la police, cumul d'assurance, prime, polices sur facultés flottantes ou d'abonnement, règles concernant les polices au voyage (point de départ du voyage, déroutement, retard, etc.), assurance de responsabilité, assurance pour compte, types de risques, augmentation du risque pendant la durée du contrat, effets de la négligence de l'assuré, cession de la police, perte et délaissement de l'objet assuré, obligations de l'assuré en cas de sinistre, montant de l'indemnisation, droits de l'assureur en cas de règlement d'un sinistre et prescription.

57. Le dernier point qui mérite d'être souligné à propos des lois nationales en matière d'assurance maritime c'est que, du fait de la nature très complexe et très technique du sujet, ces lois laissent en général une grande latitude aux parties au contrat en ce qui concerne les modalités de leurs relations d'assurance. Les dispositions de ces lois sont généralement supplétives de la volonté des parties, c'est-à-dire qu'elles peuvent être modifiées par contrat<sup>50</sup>. Ainsi, le régime juridique qui régit en définitive les relations entre les parties peut être sensiblement différent des dispositions législatives de droit commun. Dans certains pays les dispositions législatives, tout au moins celles qui sont spécialement applicables à l'assurance maritime, sont complètement supplantées par des règles contractuelles uniformes adoptées par le secteur privé<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Voir, par exemple, la réponse de l'Iraq aux questionnaires du secrétariat, où il est indiqué que c'est le droit civil iraquien qui s'applique aux contrats d'assurance maritime.

<sup>50</sup> Voir, par exemple, l'article 87 de la loi de 1906. On a dit à propos de la loi de 1906:

«... généralement parlant, la loi a essentiellement pour objet d'énoncer le régime de droit commun, c'est-à-dire d'indiquer aux parties le régime qui leur sera applicable en l'absence de convention expresse en sens contraire, les laissant libres de conclure toute convention contraire qu'elles jugeront bon selon leurs besoins.»

Voir M. D. Chalmers, *Chalmer's Marine Insurance Act*, 1906, 8<sup>e</sup> éd., revue par E. R. H. Ivamy, Londres, Butterworths, 1971, p. 137. Voir aussi l'article 2 de la loi française n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur l'assurance maritime, qui indique expressément quelles sont les dispositions qui ne peuvent être écartées par les parties aux contrats, d'où il découle que les parties sont libres de modifier l'effet des autres dispositions par accord mutuel. De même, l'Espagne indique dans sa réponse aux questionnaires du secrétariat que les dispositions du Code de commerce de 1885 ne s'appliquent qu'en l'absence de dispositions dans le contrat d'assurance.

<sup>51</sup> Comme l'a indiqué la Norvège dans sa réponse aux questionnaires du secrétariat, la loi sur les contrats d'assurance autorise à maints égards les parties au contrat à négocier des règlements privés. L'assurance sur corps est ainsi réglementée, de façon privée, par le Plan norvégien d'assurance maritime de 1964 et l'assurance sur facultés par le Plan d'assurance pour le transport des marchandises de 1967, qui ont tous deux été adoptés en consultation avec des représentants d'organismes industriels, commerciaux et universitaires.

Comme il est indiqué dans la réponse de la Suède, la loi sur les contrats d'assurance est supplantée pour l'essentiel, en ce qui concerne les navires marchands, par les dispositions des «Conditions générales suédoises d'assurance sur corps», qui ont été élaborées par l'Association suédoise des assureurs maritimes, le «Club suédois», et l'Association des armateurs suédois.

Comme indiqué dans la réponse de la République fédérale d'Allemagne, les dispositions du Code de commerce (art. 778 à 900) sont invariablement écartées d'un commun accord. On applique les «Règles générales allemandes d'assurance maritime» (ADS) complétées par les conditions spéciales pour les marchandises (ADS marchandises 1973) ou les clauses de police d'assurance sur corps de l'Association des assureurs maritimes allemands, selon le cas. Les règles ADS et les ADS marchandises 1973 ont été rédigées avec la collaboration et l'approbation de représentants des groupes intéressés participant à l'activité économique, et par l'Association des courtiers d'assurance allemands. Les clauses de police d'assurance sur corps ont été approuvées par l'Association des armateurs allemands et l'Association des courtiers d'assurance allemands.

### ***E. - Aperçu du régime juridique de l'assurance maritime au Royaume-Uni***

58. Pour donner au lecteur des lumières supplémentaires sur l'assurance maritime commerciale qui lui permettront de mieux suivre l'analyse plus fouillée de points particuliers qui sera faite ultérieurement, il convient de passer rapidement en revue certains aspects essentiels du droit, des clauses de police et des pratiques qui prévalent sur le marché des assurances maritimes. Par suite du développement historique de l'assurance maritime, ce sont les lois, les clauses et les pratiques britanniques qui sont les plus fréquemment appliquées pour les contrats d'assurance maritime conclus dans le monde entier. En conséquence, le présent aperçu est basé essentiellement sur le système britannique d'assurance maritime.

#### *1. Passation des contrats d'assurance*

59. Les assurances maritimes sont généralement souscrites par les armateurs (ou parfois leurs créanciers hypothécaires désireux d'assurer directement les intérêts financiers qu'ils ont dans le navire) ou les propriétaires des marchandises transportées, qui peuvent être soit les chargeurs dont les marchandises doivent être assurées conformément, par exemple, aux conditions de vente c.a.f. (ou qui désirent être couverts pour la période pendant laquelle ils sont responsables des marchandises, par exemple lorsqu'il s'agit d'une vente f.o.b.), soit les réceptionnaires qui doivent assurer eux-mêmes les marchandises achetées, par exemple, f.o.b.. Pour souscrire une assurance, ces personnes doivent s'adresser soit directement à un assureur, soit à un courtier d'assurances maritimes.

60. Sur le marché d'assurance maritime britannique, le courtier est un intermédiaire indépendant entre l'assuré et l'assureur dont le rôle est de faciliter la conclusion du contrat d'assurance ainsi que, à un stade ultérieur, le règlement des sinistres. Le courtier est choisi par l'assuré et, en sa qualité de mandataire de ce dernier, donne son avis sur le type d'assurance nécessaire et s'efforce d'obtenir cette assurance aux meilleures conditions raisonnablement possibles auprès d'un ou de plusieurs assureurs. Le courtier est rémunéré de ses services par une commission qui est déduite de la prime encaissée par l'assureur. Un courtier se distingue d'un agent d'assurance, ce dernier étant simplement le représentant d'un ou plusieurs assureurs qui effectue des opérations d'assurance directement pour leur compte. Il existe des courtiers dans divers pays du monde, y compris certains pays en développement, mais c'est au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et dans certains pays d'Europe occidentale qu'ils sont le plus nombreux et qu'ils ont le plus d'importance. Il est rarement obligatoire de recourir à leurs services, bien que sur le marché britannique il soit nécessaire de s'adresser à un courtier accrédité auprès du Lloyd's si l'on désire expressément s'assurer auprès de cette organisation.

61. Pour pouvoir s'assurer contre un risque, il faut donner une description complète du risque: c'est-à-dire indiquer quel est l'objet que l'on veut assurer (navire ou marchandises, type, etc.), sa valeur, sa destination, etc., tous éléments que les assureurs examineront pour décider s'ils acceptent ou non le risque et pour quelle prime. Ainsi, les déclarations faites par l'assuré concernant un risque doivent être exactes et précises.

62. Les dispositions de la loi de 1906 concernant les déclarations faites par les parties au contrat d'assurance stipulent que le contrat est fondé sur la bonne foi totale et peut être annulé à la demande de la partie lésée si la règle de la bonne foi n'est pas respectée. L'assuré doit indiquer à l'assureur avant la conclusion du contrat tout fait important pour l'appréciation du risque qui est connu ou aurait dû être connu de l'assuré dans le cours ordinaire de ses affaires (à moins qu'il ne s'agisse de faits connus ou qui auraient dû être connus de l'assureur, comme par exemple des renseignements qui ont été publiés). En outre, toute déclaration importante concernant un fait, faite par l'assuré à l'assureur pendant la négociation du contrat, doit être essentiellement exacte. On entend par fait ou déclaration importants pour l'appréciation du risque un fait ou une déclaration qui influencerait sur le jugement d'un assureur prudent pour ce qui est de la détermination de la prime, ou pour ce qui est de décider s'il prend ou non le risque. Si l'assuré omet de fournir un renseignement important ou fait une fausse déclaration concernant un fait important, pour l'appréciation du risque, l'assureur peut être exonéré de toute responsabilité pour les sinistres prévus dans la police même si la cause du sinistre n'a aucun rapport

avec l'omission de déclaration ou la fausse déclaration faite de bonne foi. Il existe des règles analogues dans les régimes juridiques nationaux qui suivent la loi britannique<sup>52</sup>.

63. En vertu de la loi britannique, une police d'assurance maritime peut stipuler la valeur agréée de l'objet assuré fixée par convention entre les parties au contrat. La valeur agréée qui figure dans la police détermine, entre l'assureur et l'assuré, la valeur assurable de l'objet assuré. Ou bien, la police peut ne pas spécifier la valeur de l'objet assuré, et dans ce cas la valeur assurable doit être estimée au moment du sinistre. Il est généralement reconnu que l'agrément de valeur est un bon moyen d'éviter des incertitudes dans l'avenir concernant le montant de l'indemnité à verser en cas de sinistre<sup>53</sup>. Ainsi, s'il y a une perte totale de l'objet de l'assurance, le montant de l'indemnité à verser est la valeur agréée, même si la valeur effective lui est supérieure ou inférieure. En fait, pratiquement toutes les polices d'assurance sur corps et sur facultés sont des polices à valeur agréée, c'est-à-dire qu'elles stipulent une valeur agréée.

64. Si l'assuré s'assure pour un certain montant, appelé la somme assurée, qui est égale à la valeur assurable ou à la valeur agréée stipulée dans la police, on dit que l'assuré est «pleinement assuré». Si la somme assurée est inférieure ou supérieure à la valeur assurable ou à la valeur agréée, il y a sous-assurance ou surassurance, selon le cas. S'il y a sous-assurance, l'assuré est réputé être son propre assureur pour la fraction du risque qui n'est pas couverte par l'assurance. Ainsi il est considéré comme un coassureur avec les autres assureurs.

65. S'il y a surassurance, étant donné que l'assurance vise seulement à indemniser l'assuré du préjudice qu'il subit, ce dernier ne peut recouvrer que le montant de la valeur assurable ou de la valeur agréée de l'objet assuré. Il n'est pas rare qu'il y ait surassurance lorsque deux ou plusieurs polices d'assurance couvrent le même risque; c'est ce que l'on appelle «double assurance». Dans le cas de surassurance par double assurance, le principe indemnitaire continue de s'appliquer et le montant de l'indemnité que l'assuré peut toucher est limité à la valeur assurable ou valeur agréée.

66. Lorsqu'il indique un taux de prime pour un risque particulier, un assureur tient compte de diverses considérations applicables au risque qui peut influencer sur les probabilités de sinistre et sur le montant de son engagement. Pour l'assurance sur corps, ces considérations peuvent concerner le type du navire (transporteur de vrac, navire-citerne, porte-conteneurs, méthanier, etc.), le tonnage, le type de moyen de propulsion (réacteur nucléaire, voile, moteur), l'état du matériel d'armement, l'âge du navire, le rayon d'activité commerciale du navire (qui peut s'étendre au monde entier ou être limité à une zone géographique déterminée), le genre de marchandises transportées, la qualité de la gestion du navire, les statistiques des sinistres antérieurs, la date de la dernière inspection et le symbole de classement du navire<sup>54</sup>, les conditions de l'assurance et la valeur du navire. Pour l'assurance sur facultés, les considérations qui entrent en ligne de compte peuvent être le genre des marchandises à transporter, la qualité de leur emballage, leur valeur, le type de navire qui doit être utilisé, la nature du voyage, les statistiques des pertes antérieures du chargeur et les conditions de l'assurance.

67. La fixation du taux initial préliminaire de la prime est une question de jugement individuel de l'assureur. En matière d'assurance maritime, on n'a guère recours en général à des tarifs fixes, en particulier sur le marché britannique. Lorsqu'il y a concurrence entre plusieurs assureurs sur un marché donné, comme c'est le cas sur le marché britannique, le taux de prime initial pour un risque est généralement déterminé compte tenu de cette concurrence. Toutefois, dans l'assurance sur corps, qui est généralement une assurance «à temps», lorsque le moment est venu de renouveler la police, il est entendu sur le marché britannique que le montant de la nouvelle prime sera déterminé par application de ce que l'on appelle la Joint Hull Formula (JHF) [formule d'assurance sur corps]. Les conditions de la JHF sont mises au point par la Commission des assureurs sur corps, qui se compose de représentants du Lloyd's et de membres de l'Institut des assureurs de Londres. Le but de la JHF est de limiter la

---

<sup>52</sup> Par exemple, la loi sur l'assurance maritime de 1963 de l'Inde; la loi sur l'assurance maritime, 1909-1973, du Commonwealth d'Australie.

<sup>53</sup> En outre, une police d'assurance sur facultés à valeur agréée permet à l'assuré d'inclure dans les valeurs assurées le bénéfice espéré, de sorte qu'en cas de sinistre il se trouve dans la même situation que si le voyage avait été mené à bonne fin.

<sup>54</sup> Les sociétés de classement sont des organisations privées qui ont pour but d'inspecter les navires afin de déterminer leur navigabilité. Sur la base de ces inspections, le navire est placé dans une catégorie représentée par un symbole particulier indiquant son degré de navigabilité.

concurrence en ce qui concerne les taux de prime demandés à l'occasion des renouvellements de police. Toutefois, l'application de cette formule est purement volontaire. Il semble que, par suite de facteurs concurrentiels, la JHF ne soit pas actuellement strictement appliquée, bien qu'elle soit destinée à servir de guide aux apériteurs pour déterminer les primes de renouvellement. Plusieurs marchés d'assurance maritime d'autres pays appliquent une formule du même genre pour les renouvellements de police<sup>55</sup>.

68. Bien que les conditions exactes de la JHF ne soient pas rendues publiques, l'effet de cette formule est d'imposer des augmentations de prime pénalisant les navires pour lesquels les statistiques des sinistres antérieurs sont défavorables. La formule est établie en cinq catégories distinctes d'après le nombre de navires que compte une flotte assurée et le montant total des valeurs d'assurance agréées. Ainsi, la catégorie A s'applique aux flottes qui comptent trois navires au plus, quelle qu'en soit la valeur; la catégorie B à des flottes de trois navires ou plus mais dont la valeur n'excède pas 50 millions de dollars; la catégorie C à des flottes de trois navires ou davantage dont la valeur dépasse 50 millions de dollars; la catégorie D à des flottes qui comprennent plus de huit navires et représentent une valeur de plus de 100 millions de dollars; et la catégorie E à des flottes qui comprennent plus de 15 navires et représentent une valeur de plus de 250 millions de dollars. Le pourcentage d'augmentation qu'il convient d'appliquer à la prime varie suivant la catégorie, les pourcentages les plus élevés étant appliqués aux flottes qui ont les plus petites valeurs agréées ou qui comptent le plus petit nombre de vaisseaux. Pour ne pas être pénalisée par une surprime, une flotte doit avoir un solde créditeur, c'est-à-dire que le montant des primes versées doit être supérieur à celui des indemnités touchées; le minimum de ce solde varie suivant la catégorie, les catégories correspondant aux flottes de dimensions restreintes et de moindre valeur agréée devant avoir des soldes créditeurs plus élevés<sup>56</sup>.

## 2. La police d'assurance

69. La police d'assurance maritime britannique est fondée sur un document ancien appelé «formule S.G. du Lloyd's» qui est demeuré pratiquement inchangé depuis le XVIIIe siècle<sup>57</sup>. La formule S.G., telle qu'elle apparaît dans la première annexe à la loi de 1906, est reproduite à l'annexe I du présent rapport.

70. Une analyse de la formule S.G. montre qu'elle contient diverses dispositions qui, si l'on remplit les espaces appropriés laissés en blanc, donnent les indications voulues concernant les parties, le voyage, l'objet de l'assurance, y compris le nom du navire et de son capitaine, la durée du risque, certaines libertés qui peuvent être prises dans le déroulement du voyage (clause *touch and stay*), la valeur de l'objet

<sup>55</sup> Par exemple, le marché italien [Dover, A Handbook to Marine Insurance, op. cit., p. 118] et la Belgique et la République de Corée, comme elles l'ont indiqué dans leur réponse au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur corps. Il y a des formules de renouvellement sur des marchés situés en République fédérale d'Allemagne, aux États-Unis d'Amérique, en Inde et en Espagne. Beaucoup de marchés où l'on n'utilise pas à proprement parler une formule peuvent appliquer une majoration globale pour tenir compte de l'inflation des coûts de réparation, tandis que d'autres traitent chaque renouvellement individuellement.

<sup>56</sup> Depuis la distribution initiale du présent rapport, la JHF a été modifiée deux fois, une fois en 1979 et une fois en 1980. Les cinq catégories, A à E, sont remplacées maintenant par quatre catégories. Les catégories 1, 2 et 3 correspondent aux anciennes catégories A à D, et la catégorie 4 correspond à l'ancienne catégorie E. La catégorie 1 s'applique aux flottes dont la valeur n'excède pas 40 millions de dollars, la catégorie 2 à celles dont la valeur ne dépasse pas 200 millions de dollars, la catégorie 3 à celles dont la valeur ne dépasse pas 400 millions de dollars et la catégorie 4 aux flottes dont la valeur dépasse 400 millions de dollars. D'autre part, au lieu d'imposer à chaque catégorie une augmentation de pénalité spécifique, une gamme d'augmentation de pénalités est maintenant applicable aux catégories 1, 2 et 3, considérées comme un seul groupe, ce qui permet de déterminer le tarif de renouvellement de la police d'une façon plus nuancée et qui soit moins défavorable aux petites flottes par rapport aux grandes à l'intérieur de ces trois catégories.

<sup>57</sup> Ce document a été officiellement adopté par le Lloyd's en 1779 et a depuis lors été incorporé dans la première annexe à la loi de 1906 sur l'assurance maritime. La formule peut être utilisée pour l'assurance sur facultés ainsi que pour l'assurance sur corps car elle est libellée de telle manière qu'elle peut couvrir les deux types de risques. Toutefois, il est possible de traiter séparément les intérêts concernant le navire et ceux concernant les marchandises en imprimant des formules distinctes pour le navire et pour les marchandises et en supprimant dans chaque cas le libellé qui ne convient pas, comme on le fait dans les *Companies Combined Policies* (polices combinées) émises par l'Institut des assureurs de Londres.



assuré (*valuation clause*), les risques assurés (*perils clause*), certaines facultés qu'ont l'assuré et l'assureur pour minimiser l'étendue des dommages (*sue and labour clause* et *waiver clause*), l'engagement pris par les assureurs d'assurer les biens (*binding clause*), l'encaissement de la prime (*attestation clause*) et certaines limitations qui s'appliquent au paiement de l'indemnité (franchises simples<sup>58</sup> prévues dans le «mémoire»<sup>59</sup>). Différentes versions de la formule S.G. sont utilisées, mais, à l'exception de certaines versions employées par d'autres marchés nationaux, la plupart ne contiennent que des modifications d'ordre mineur par rapport à la version initiale.

71. La partie essentielle de la formule S.G. du Lloyd's, connue sous le nom de «*perils clause*» (clause de risques) énumère les divers risques contre lesquels l'assurance offre une protection. Demeurée pratiquement inchangée depuis des siècles, cette clause a suscité un grand nombre de litiges. En voici le libellé:

Quant aux risques et fortunes de mer que les assureurs consentent à prendre à leur charge et dont ils acceptent la responsabilité pour ce voyage, ce sont ceux qui sont imputables à la mer, aux navires de guerre, au feu, aux ennemis, aux pirates, aux corsaires, aux voleurs, au jet à la mer, aux lettres de marque et de représailles, aux attaques par surprise, aux saisies en mer, aux arrêts, aux contraintes et aux détentions par tous rois, princes et peuples, de quelque nation, condition ou qualité que ce soit, à la baraterie du capitaine et des marins, et tous autres risques, pertes et sinistres qui se sont produits ou se produiront au préjudice, au détriment ou au dommage desdits biens et marchandises et du navire, etc., ou de toute partie desdits biens, marchandises et navire, etc.<sup>60</sup>.

La réticence générale à modifier ce document d'assurance vieux de plusieurs siècles a rendu nécessaire d'adjoindre de longues clauses d'amendement à la formule de police initiale pour tenir compte de l'évolution moderne de l'assurance maritime. Ces clauses sont rédigées sous les auspices de l'Institut des assureurs de Londres (voir par. 38) et sont appelées «Clauses de l'Institut».

72. Il existe toutes sortes de clauses de l'Institut, depuis les clauses de base jusqu'aux clauses très spécialisées utilisées pour certains types de risques concernant les marchandises et les navires. Il n'est pas rare que plusieurs de ces clauses soient groupées en série sur une seule page, qui, lorsqu'elle est jointe à la formule S.G., représente une «police d'assurance globale» de base pour un type particulier d'assurance. Des séries de clauses supplémentaires peuvent également être adjointes à cette police de base pour modifier l'assurance globale de façon à l'adapter au risque spécifique considéré et à donner les garanties souhaitées. Il n'est pas possible de passer en revue ici tous les différents types de clauses offerts au propriétaire du navire ou des marchandises, mais quelques-unes des versions standards qui forment souvent la base des types les plus courants d'assurance sur corps et sur facultés sont examinées ci-après<sup>61</sup>.

#### a) Assurance sur corps

73. La plupart des assurances sur corps sont des assurances «à temps» et sont donc généralement régies, en plus de la formule S.G., par une série standard de clauses appelées *Institute Time Clauses: Hulls* (clauses de l'institut pour les polices d'assurance sur corps «à temps») [voir annexe I1]. Ces clauses sont communément appelées clauses de police sur corps «tous risques» ou full conditions. D'autres clauses peuvent être utilisées si l'on désire des garanties différentes ou si l'on désire une assurance au voyage (par exemple, les *Institute Time Clauses: Hulls - FPA. Absolutely*, les *Institute Time Clauses: Hulls - Free of*

<sup>58</sup> Une franchise simple ou «à atteindre» est un montant qui doit être atteint avant qu'une indemnité puisse être versée; néanmoins, une fois ce montant atteint, l'indemnité est payable dans sa totalité. Voir R. H. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, Londres, Witherby and Co. Ltd., 1975, p. 146.

<sup>59</sup> Le dernier paragraphe de la formule S. G., commençant par «N. B. », est dénommé «mémoire».

<sup>60</sup> Les *Companies Combined Policies* corps et facultés, respectivement, modifient le membre de phrase «biens et marchandises et navire, etc.», conformément à l'objet de l'assurance. La clause de risques des clauses de police sur corps de l'Institut américain des assureurs maritimes est modifiée de la même manière. En outre, un membre de phrase final est ajouté à la clause de risques des Etats-Unis pour en éclairer le sens. Il se lit comme suit: «... à l'exception toutefois de ceux des risques énumérés plus haut qui peuvent être exclus par des dispositions figurant dans d'autres parties de la police ou par des mentions spéciales portées sur ladite police».

<sup>61</sup> Toutefois, les diverses clauses concernant l'assurance du fret ne sont pas examinées ici.

*Damage Absolutely* ou les *Institute Voyage Clauses: Hulls*). On trouvera ci-après un bref examen de certaines des plus importantes des clauses de police d'assurance sur corps «à temps» de l'Institut qui présentent de l'intérêt pour le présent rapport.

74. La première clause, appelée la *running down clause* ou *collision clause* (clause d'abordage), étend les garanties normalement offertes par la formule S.G. à la responsabilité incombant à l'armateur pour les dommages causés à d'autres navires lors d'un abordage. Pour bénéficier de cette couverture un contrat supplémentaire est nécessaire; en vertu de cette clause, l'assureur est responsable des dommages qui découlent d'un abordage jusqu'à des limites spécifiées, indépendamment de toute autre indemnité payable en vertu de la police sur corps. Néanmoins, l'étendue de la couverture risque d'abordage est assez limitée. Aux termes de la formule standard de la clause, l'assureur n'est responsable que des trois quarts de la responsabilité de l'assuré, et encore seulement dans le cas de collision effective entre navires (les dommages résultant de collision avec des objets ou des installations fixes ou flottantes, de collisions «sans contact», etc., ne sont pas couverts). En outre, l'obligation de l'assureur de rembourser l'assuré est limitée aux trois quarts de la valeur d'assurance agréée du navire (bien qu'il soit possible d'obtenir une couverture des quatre quarts). La version standard de la clause qui figure dans les conditions américaines est un peu plus généreuse en ce qu'elle prévoit le paiement des quatre quarts de ces responsabilités jusqu'à concurrence du montant total de la valeur d'assurance agréée. Les deux versions contiennent aussi une liste d'exceptions, qui exclut le remboursement de certains frais, par exemple ceux découlant de l'enlèvement des épaves ou de décès. L'armateur peut obtenir la couverture de responsabilités ou fractions de responsabilités en affiliant le navire aux clubs P et 1 (voir par. 34).

75. La clause 7 («*Inchmaree*» ou *additional risks clause*) fournit une liste supplémentaire de risques assurés qui complète la clause de risques de la formule S.G. Etant donné qu'on ne modifie pas la formule S.G. pour l'adapter aux progrès de la technologie et aux besoins changeants de l'assurance, l'*additional risks clause* est devenue le moyen classique d'ajouter les nouveaux risques que doit couvrir la police d'assurance sur facultés. En conséquence, le libellé de la clause s'est allongé et a continué à être l'objet de litiges, étant donné qu'il constitue le point de rencontre de deux systèmes de pensée concurrents, dont l'un considère que la police d'assurance sur corps ne doit couvrir que des risques limités tandis que l'autre considère qu'elle doit fournir une couverture «tous risques»<sup>62</sup>.

76. La principale caractéristique de la clause est qu'elle couvre uniquement «les dommages à l'objet assuré causés directement par...» certains risques énumérés. Ainsi, considérant, par exemple, le risque d'«éclatement des chaudières, bris d'arbres de couche», l'assureur ne rembourse que le dommage causé par ces événements sans qu'il soit tenu compte du coût de remplacement de la chaudière qui a explosé ou de l'arbre qui s'est brisé.

77. Une autre clause, appelée la *liner negligence clause*, peut être adjointe à la police aux lieu et place de l'*additional risks clause*, moyennant généralement le paiement d'une prime supplémentaire, qui n'est parfois pas exigée. Cette clause a été mise au point pour répondre aux besoins de ceux que ne satisfaisait pas l'*additional risks clause* et est dérivée de la conception de l'assurance selon laquelle l'assurance sur corps doit fournir essentiellement une couverture «tous risques». La clause n'est pas publiée en tant que clause de l'Institut des assureurs de Londres; c'est plutôt que des variantes de cette clause ont été à l'origine imposées par des armateurs et que la formule standard actuelle a été mise au point par accord mutuel entre les représentants des armateurs et des assureurs<sup>63</sup>. Le texte de cette clause est le suivant: Sous réserve des termes et conditions de la présente police, la présente assurance doit couvrir également: L'éclatement des chaudières et/ou le bris des arbres de couche;

Les dommages et/ou la perte de l'objet de la présente assurance résultant de tout accident, défaut caché, acte malveillant, négligence, erreur de jugement ou incompetence de toute personne quelle qu'elle soit, mais à l'exclusion du coût de réparation, de remplacement ou de renouvellement de toute partie défectueuse condamnée exclusivement en raison d'un défaut caché ou d'une faute ou d'une erreur dans la conception ou la construction.

---

<sup>62</sup> F. L. Tetreault, « The hull policy : the «Inchmaree clause», Tulane Law Review, La Nouvelle-Orléans, vol. XLI (1966-1967), p. 333.

<sup>63</sup> Le marché des Etats-Unis a une clause analogue qui a été publiée sous l'égide de l'American Hull Insurance Syndicate.

Sous réserve que ce dommage ou cette perte ne soient pas dus à un défaut de diligence raisonnable des propriétaires du navire ou de l'un quelconque d'entre eux ou des exploitants.

Les capitaines, seconds, officiers mécaniciens, pilotes ou membres de l'équipage qui détiennent des parts dans le navire ne seront pas considérés comme propriétaires du navire au sens de la présente clause.

Une analyse du texte révèle que cette clause fournit une couverture plus large que l'*additional risks clause*. Les risques d'éclatement des chaudières et de bris des arbres de couche sont couverts eux-mêmes, et non plus seulement les dommages causés par ces accidents. En outre, les dommages qui peuvent être causés par un plus grand nombre de risques, en fait les dommages qui peuvent être causés par la plupart des événements fortuits, sont couverts.

78. La clause 9 développe la *sue and labour clause* (clause qui prévoit que l'assuré doit prendre toutes mesures raisonnables ou supporter toutes dépenses raisonnables pour empêcher ou minimiser une perte) contenue dans la formule S.G. du Lloyd's. La clause 11 (*co-insurance clause*) prévoit que quand la survenance de l'un des risques énumérés dans la première partie de l'*additional risks clause* (explosion à bord, etc.) est, même indirectement, imputable à la négligence d'un membre de l'équipage, et à son tour cause des dommages aux machines, la franchise à déduire est augmentée de 10% du montant net de l'indemnité payable pour ce dommage.

79. La clause 12 (*deductible average clause*) l'emporte sur la franchise énoncée dans le «mémoire» de la formule S. G. (voir par. 70) et prévoit l'application d'une franchise à déduire au montant total de toutes les indemnités (excepté celles pour perte totale) payables pour chaque accident ou événement distinct<sup>64</sup>. Les conditions nationales applicables aux polices existant sur d'autres marchés d'assurance prévoient souvent l'existence d'un type de franchise analogue<sup>65</sup>.

8.0. La clause 19 (*tender clause*) s'applique une fois qu'un navire assuré a subi un dommage qui entraîne une demande d'indemnité en vertu de la police. La clause fait à l'assuré un devoir de notifier le sinistre à l'assureur et, le cas échéant, à l'agent le plus proche du Lloyd's, avant l'évaluation; elle donne aux assureurs le pouvoir de choisir le port de réparation, d'opposer leur veto contre le choix du chantier naval qui doit faire les réparations, et de faire des appels d'offre; elle prévoit, en outre, une pénalisation en cas de non-respect des stipulations qu'elle contient. Etant donné que la norme à laquelle on se réfère pour déterminer la responsabilité des assureurs en cas de perte partielle d'un navire est le coût raisonnable des réparations, la clause donne à l'assureur un pouvoir de contrôle important sur les coûts de réparation.

---

<sup>64</sup> Une franchise à déduire est un montant qui doit être dépassé pour qu'une indemnité puisse être perçue, et alors seulement le montant excédant la franchise est payable. L'importance exacte de la franchise dépendra des négociations entre l'assuré et l'assureur. En 1975, il a été proposé sur le marché britannique que toutes les polices d'assurance sur corps existantes soient relevées de 25% mais avec une limite de 60 000 dollars pour les exploitants de flottes importantes, bien que des franchises à déduire supérieures puissent être négociées par les armateurs s'ils le désiraient. En 1980 le marché britannique a augmenté les franchises déductibles de 20% sans appliquer une réduction correspondante du montant de la prime. Dans les cas où la franchise déductible applicable s'élève à 100 000 dollars ou plus, on peut augmenter la prime au lieu de majorer la franchise.

<sup>65</sup> Par exemple, les conditions relatives aux assurances sur corps des Etats-Unis contiennent un type analogue de clauses prévoyant une franchise à déduire. Les conditions relatives à l'assurance sur corps appliquées en Norvège contiennent une franchise à déduire applicable à «chaque sinistre» (Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 189). Les conditions relatives à l'assurance sur corps appliquées en France prévoient généralement une franchise à déduire applicable à chaque événement mais avec une clause III, «Assurance tous risques». En revanche, les conditions relatives à l'assurance sur corps appliquées au Japon ne prévoient pas de franchise à déduire dans l'assurance qui prédomine Class No. 5 - F.P.A. unless 4/4 R.D.C (catégorie n° 5 - franchise d'avarie particulière sauf 4/4 clause de collision). Toutefois, dans les *additional perils clauses* (clauses concernant les risques supplémentaires) A et B qui correspondent grosso modo à la clause 7 («Inchmaree») de l'*Institute Time Clauses: Hulls* et à la *liner negligence clause* du Royaume-Uni, respectivement, on applique en fait une franchise à déduire. Dans ces cas, la franchise est déduite pour chaque accident. Une franchise déductible s'applique également à la clause C des clauses concernant les risques supplémentaires, qui assure une couverture en cas de dommages dus au gros temps. Bien que la franchise s'applique à chaque accident, les dommages dus au gros temps au cours d'une seule traversée entre deux ports successifs sont considérés comme découlant d'un seul accident.

## b) Assurance sur facultés

81. Le propriétaire de marchandises a généralement le choix entre trois options classiques concernant l'étendue de la couverture de l'assurance. Ces options sont contenues dans trois séries de clauses de l'Institut appelées clauses relatives aux marchandises: «F.P.A.» (*free of particular average*) [franc d'avarie particulière]; «W.A.» (*with average*) [avec avaries (particulières)] et «*all risks*» (tous risques) [voir annexes III, IV et V, respectivement]. Leurs conditions sont pratiquement identiques, excepté pour la clause 5 qui énonce leurs termes respectifs.

82. Outre la clause 5, la clause 1, appelée transit clause (clause de transit), est particulièrement importante car elle comprend la garantie *warehouse to warehouse* (de magasin à magasin). Cette clause prévaut sur les stipulations de la formule S.G. concernant la durée des garanties (de port à port) et étend la couverture de l'assurance du point d'origine des marchandises à leur point de destination, sous réserve de certaines conditions.

83. Le libellé de la clause 5 dépend du point de savoir si les clauses F.P.A., W.A. ou «tous risques» sont utilisées. Outre qu'elle délimite l'indemnité payable pour certains types de sinistres, chaque clause complète la *perils clause* de la formule S.G. en élargissant la couverture des risques donnée par la police.

84. Les conditions W.A. prévoient que la franchise spécifiée dans le «mémoire» de la formule S. G. du Lloyd's s'applique aux demandes d'indemnité pour perte partielle, autre que l'avarie commune, sauf que dans le cas de perte totale d'un colis entier lors du chargement ou du déchargement, la valeur d'assurance agréée de ce colis est payable dans son intégralité. Si le navire est échoué, a coulé ou a brûlé, la franchise est éliminée pour tous les dommages se produisant pendant le voyage, même s'il s'agit de dommages dus au mauvais temps (voir note 120). Des dommages qui sont raisonnablement imputables à l'incendie, à l'explosion, à l'abordage ou au contact du navire et/ou de l'appareil et/ou du moyen de transport avec de la glace ou tout autre objet ou substance autre que l'eau peuvent également faire l'objet d'une indemnisation. Les dommages se produisant pendant le déchargement à un port de refuge sont également couverts. On affirme que l'effet pratique de la clause à l'égard de la franchise prévue dans le «mémoire» de la formule S. G. est que seules les demandes d'indemnité pour dommages causés par le mauvais temps donnent lieu à l'application de la franchise.

85. La clause 5 des conditions F. P. A. est identique à celle des conditions W. A. en ce qui concerne un navire qui est échoué, a coulé ou a brûlé, et aussi en ce qui concerne l'abordage, le contact du navire ou de l'appareil, l'incendie, l'explosion, les colis endommagés au port de refuge ou perdus en totalité lors du chargement ou du déchargement. La seule différence en matière de couverture entre les conditions W. A. et les conditions F.P.A. apparaît lorsqu'une perte partielle est causée par le mauvais temps et que le navire n'a pas été échoué, n'a pas coulé ou n'a pas brûlé pendant le voyage. Avec les conditions W. A., le propriétaire des marchandises est indemnisé de sa perte sous réserve de la franchise, mais avec les conditions F.P.A. il n'a droit à aucune indemnisation<sup>66</sup>.

86. La version «tous risques» de la clause 5 est, des trois, celle qui offre la couverture la plus large en prévoyant que tous pertes ou dommages subis par les marchandises assurées sont couverts s'ils sont causés par un événement fortuit et ne sont pas causés directement par un retard ou un vice inhérent de l'objet assuré. Il est expressément dérogé à la franchise prévue dans le «mémoire» de la formule S. G. et toutes les indemnités sont payées sans qu'il y ait lieu d'appliquer une franchise.

87. Il existe aussi des clauses supplémentaires distinctes, telles que celles spécifiquement applicables aux «risques spéciaux», qui ne sont pas couverts par la formule S. G. complétée par les conditions W. A. ou F. P. A. Par exemple, la perte par pillage et la non-livraison qui ne peut être attribuée à aucune cause sont toutes deux des risques spéciaux qui peuvent être couverts conformément à différentes conditions par l'adjonction de l'une des six versions différentes de l'Institut.

88. Il existe aussi pour certains types de marchandises des clauses commerciales spéciales. De telles clauses ont été négociées entre les assureurs et certaines associations commerciales du Royaume-Uni pour des produits déterminés. Par exemple des clauses spéciales ont été adoptées pour les grains, la farine, le caoutchouc, le sucre, le bois, le jute et la viande surgelée. Les risques assurés sont adaptés aux besoins du commerce dont il s'agit.

---

<sup>66</sup> Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms, op. cit., p. 192.



## c) Assurance des risques de guerre

89. Les risques de guerre énumérés dans la *perils clause*, à savoir: «navires de guerre, ... ennemis, pirates, corsaires, ... attaques par surprise, saisies en mer, arrêts, contraintes et détentions par tous rois, princes et peuples de quelque nation, condition ou qualité que ce soit ... », sont régulièrement exclus (*warranted free*) par l'adjonction de la clause F. C. et S. (*free of capture and seizure*) [franc de capture et saisie], qui est spécialement imprimée sur la formule S. G. soit dans la marge soit en italiques<sup>67</sup>.

90. La clause F.C. et S. se retrouve dans toutes les Clauses de l'Institut pour l'assurance sur corps et sur facultés qui peuvent être adjointes à la formule S.G. pour couvrir des risques maritimes<sup>68</sup>. Afin d'assurer l'exclusion générale des risques liés à la guerre, les clauses d'assurance sur corps, par exemple les clauses d'assurance sur corps à temps de l'Institut (voir annexe II), contiennent des exclusions additionnelles concernant divers autres types de risques de guerre, tels que le fait de faire détoner intentionnellement un explosif ou une arme de guerre (clause 24) ou des armes nucléaires (clause 25).

91. Si l'on veut assurer un navire contre un risque de guerre, il faut généralement faire émettre une nouvelle police, à laquelle sont attachés des papillons comprenant d'autres causes telles que celles de *l'Institute War and Strikes Clauses: Hulls-Time* (clauses relatives à la guerre et aux grèves pour l'assurance sur corps à temps) [voir annexe VI], qui assurent la couverture des risques de guerre par la clause 1 (paragraphe 1), littéralement en réintroduisant les éléments de la *perils clause* et les autres risques de guerre antérieurement exclus tant par la clause F. C. et S. que par la clause 24 des clauses d'assurance sur corps à temps de l'Institut et en énumérant ensuite aux paragraphes 2, 3 et 4 de la clause 1 les autres risques de guerre dont on estime qu'ils ne sont pas couverts de façon appropriée par le paragraphe précédent.

92. Quant à l'assurance sur facultés, on ajoute généralement à la formule S. G. deux clauses d'exclusion additionnelles. La première exclut les dommages causés aux marchandises par les grèves et les autres types de mouvements populaires; cette clause est appelée *free of strikes, riots and civil commotions* (F. S. R. et C. C.) [clause excluant les grèves, émeutes et mouvements populaires]<sup>69</sup>. L'autre clause, appelée *frustration clause*, doit jouer si la clause F.C. et S. est supprimée, ce qui indique que les risques de guerre sont couverts par la police<sup>70</sup>.

93. Les clauses de l'Institut relatives aux marchandises reproduisent la clause F. C. et S. et la clause F. S. R. et C.C. Chaque clause contient une stipulation selon laquelle, si la clause est supprimée, les *Institute War Clauses* (clauses relatives à la guerre) existantes ou les *Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses* (clauses relatives aux grèves, aux émeutes et aux mouvements populaires), respectivement, seront censées faire partie de la police d'assurance. En pratique, les clauses d'exclusion ne sont pas nécessairement supprimées matériellement ; mais les clauses appropriées assurant la couverture des risques de guerre ou de grèves sont adjointes à la police sous forme de papillons (et de ce fait elles l'emportent sur les autres clauses).

94. Les *Institute War Clauses* pour l'assurance sur facultés (voir annexe VII) assurent la couverture des risques de guerre de la même manière que les clauses de l'Institut relatives à la guerre et aux grèves pour l'assurance sur corps à temps, c'est-à-dire en réintroduisant littéralement les risques exclus par la clause F. C. et S. et ensuite en énumérant certains risques additionnels qui sont couverts et en répétant la

<sup>67</sup> On peut trouver le libellé de cette clause dans la clause 23 des *Institute Time Clauses: Hulls* (clauses d'assurance sur corps à temps de l'Institut) [voir annexe II] ou dans la clause 12 des *Institute Cargo Clauses* (clauses sur les cargaisons) [voir annexes III, IV et V].

<sup>68</sup> L'inclusion de la clause F. C. et S. dans les clauses de l'Institut est considérée comme nécessaire pour éviter le risque d'implication par omission qui pourrait résulter de la règle selon laquelle les clauses jointes sous forme de papillons l'emportent sur la formule S. G. en cas de conflit, notamment en ce qui concerne les nouveaux risques qui peuvent être couverts par les clauses.

<sup>69</sup> Clause 13 des *Institute Cargo Clauses* (clauses relatives aux marchandises) [voir annexes III, IV et V].

<sup>70</sup> La frustration clause est rédigée comme suit:

« La présente police est franche de toute réclamation fondée sur la perte ou l'échec du voyage ou de l'aventure, causés par arrêts, contraintes ou détentions de rois, princes, peuples, usurpateurs. ou personnes tentant d'usurper le pouvoir.»

*frustration clause*. Les clauses relatives aux grèves, aux émeutes et aux mouvements populaires assurent la couverture des risques de grèves en énumérant les risques devant être couverts. Il existe des clauses additionnelles relatives aux risques de guerre qui peuvent être utilisées suivant les circonstances et le type d'assurance désirés. Il existe aussi des clauses spéciales relatives aux risques de guerre qui peuvent être utilisées avec les *special trade clauses* (clauses commerciales spéciales).

### 3. Le processus de règlement des sinistres

95. S'il se produit des pertes ou des avaries qui donnent lieu à réclamation en vertu de la police d'assurance, l'assuré, dans le système britannique, demande généralement à un courtier d'assurances de procéder au règlement. Pour les réclamations compliquées concernant des pertes de marchandises et pour la plupart des réclamations concernant le navire, le courtier d'assurances soumet la réclamation à un dispatcher qui calcule, ou "dispatche" et donc traite la réclamation conformément à sa compétence professionnelle et de façon impartiale sans se faire l'avocat ni de l'assuré ni de l'assureur. La réclamation est alors soumise au dispatcher de l'assureur, qui a la responsabilité de déterminer si l'assureur est tenu en vertu de la police de payer l'indemnité demandée et, dans l'affirmative, ou bien règle lui-même l'avarie si elle n'a pas été déjà réglée ou, si elle l'a été, revoit le règlement pour voir si tout a été correctement fait.

96. Lorsqu'il a payé une indemnité à l'assuré en vertu de la police d'assurance, l'assureur est subrogé à tous droits que l'assuré peut avoir à faire valoir contre des tiers qui peuvent avoir causé le préjudice. Le terme «subrogation» vise l'acte par lequel l'assureur, ayant réglé une avarie, a le droit de prendre la place de l'assuré pour ce qui est de tous les droits et recours concernant l'avarie que l'assuré peut avoir, soit en matière de procédure en vue d'une indemnisation, soit en ce qui concerne le recouvrement au nom de l'assuré de toute créance sur des tiers<sup>71</sup>. Ainsi, l'assureur peut recouvrer sur ces tiers des créances qui compensent l'indemnité qu'il a versée à l'assuré. Toutefois, l'assureur ne peut recouvrer un montant supérieur à celui de l'indemnité qu'il a versée à l'assuré.

## Chapitre V Analyse du régime Juridique de l'Assurance Maritime Britannique

97. Le contexte international dans lequel s'effectue l'assurance maritime et certains éléments importants du régime juridique britannique régissant les assurances maritimes ayant été examinés, on va procéder dans le présent chapitre de ce rapport, à la lumière des considérations exposées au chapitre II, à une analyse de certains aspects spécifiques du régime juridique régissant l'assurance maritime qui, de l'avis du secrétariat de la CNUCED, créent des inégalités, laissent subsister des lacunes, suscitent des difficultés dans les relations contractuelles entre l'assuré et l'assureur ou appellent autrement des améliorations. L'essentiel de cette analyse repose encore sur le régime juridique britannique en raison de son importance internationale. On s'est référé, lorsqu'il y avait lieu, aux systèmes appliqués par d'autres pays, pour essayer de donner plus d'ampleur à l'analyse et, par là, contribuer à fournir d'autres solutions au problème particulier à l'examen.

98. Pour permettre une analyse méthodique des divers aspects du régime juridique régissant l'assurance maritime, l'analyse sera divisée en trois parties: a) aspects communs à l'assurance sur corps et à l'assurance sur facultés; b) aspects intéressant uniquement l'assurance sur corps; et, enfin, c) aspects intéressant uniquement l'assurance sur facultés.

---

<sup>71</sup> R. de Kerchove, International Maritime Dictionary, New York (N.Y.), D. Van Nostrand Company, Inc., 1961, p. 804.

## **A. - Le régime juridique commun à l'assurance sur corps et à l'assurance sur facultés**

### *1. La procédure d'assurance*

99. Les réponses aux questionnaires du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime indiquent qu'il y a un certain mécontentement quant aux procédures d'assurance appliquées aussi bien dans certains pays que sur le plan international<sup>72</sup>.

100. En particulier, en ce qui concerne les courtiers d'assurance, bien que l'on pense généralement qu'ils rendent des services appréciables sur la plupart des marchés nationaux où ils opèrent (voir par. 60), il semblerait qu'il y ait des difficultés dans certains pays, où des courtiers peuvent offrir leurs services sans avoir des compétences suffisantes dans le domaine spécifique de l'assurance maritime<sup>73</sup>. Il serait bon que tous les pays dans lesquels des courtiers sont établis s'assurent que ces derniers possèdent les normes minimales de compétence et de responsabilité financière. En outre, étant donné que l'assuré compte sur le fait qu'un courtier est indépendant de tout assureur particulier, non seulement lorsqu'il donne des conseils sur le type de couverture requis mais également en ce qui concerne sa capacité d'obtenir les meilleures conditions, il est nécessaire que les assurés potentiels puissent aisément distinguer les courtiers des agents d'assurance. Bien qu'elle concerne essentiellement les courtiers non maritimes, la législation récente du Royaume-Uni s'est efforcée d'atteindre ce but<sup>74</sup>. Quant aux courtiers d'assurance maritime, étant donné l'importance du Lloyd's dans ce domaine, la plupart des courtiers d'assurance maritime doivent nécessairement être accrédités auprès de cette organisation, qui applique ses propres normes de qualification quant à la conduite et à la responsabilité. Certains autres pays qui autorisent les opérations locales de courtage réglementent les activités des courtiers<sup>75</sup>.

### *2. Les intérêts assurables en tant que facteurs d'applicabilité du contrat d'assurance maritime: polices p.p.i.*

101. Bien que ce soit un principe de base de l'assurance qu'un assuré doit avoir un intérêt assurable dans l'objet assuré (voir par. 23), il est devenu de pratique courante en matière d'assurance maritime de délivrer des polices qui n'exigent pas la preuve d'un intérêt assurable. Ces polices sont appelées *policy*

---

<sup>72</sup> Dans sa réponse au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur facultés, le Ghana a indiqué que les assurés se plaignaient de ne pas recevoir suffisamment d'explications sur les types et l'étendue des garanties qui leur étaient assurées. Dans sa réponse au questionnaire sur l'assurance sur corps, le Kenya a indiqué que les termes, les taux et les conditions sont imposés par les assureurs aux armateurs qui ne peuvent que les accepter tels quels ou les rejeter. Dans sa réponse au questionnaire sur l'assurance sur corps, le Sri Lanka a indiqué qu'il existait un certain mécontentement parce que la confirmation de la couverture était presque toujours retardée en raison de la nécessité pour les assureurs de se réassurer à l'étranger. En outre, il n'y a pas de négociation quant aux termes, aux conditions et aux excédents. Dans sa réponse au questionnaire sur l'assurance sur facultés, l'Union soviétique a indiqué que l'ensemble de la procédure d'assurance pourrait être amélioré et simplifié.

<sup>73</sup> Par exemple, il est indiqué dans la réponse du Panama aux questionnaires du secrétariat que certains courtiers peuvent ne pas être techniquement qualifiés ou peuvent manquer d'expérience. En outre, il est indiqué dans la réponse de la Belgique aux questionnaires relatifs à l'assurance sur corps et sur facultés qu'«il y a des difficultés d'ordre juridique en matière de statut et de responsabilité du courtier».

<sup>74</sup> L'Insurance Brokers (Registration) Act de 1977 stipule que c'est une infraction pénale d'effectuer des opérations de courtage d'assurance sans être immatriculé près de l'Insurance Brokers Registration Council. Pour pouvoir être immatriculé, il faut posséder des qualifications professionnelles et trois années d'expérience, ou cinq années d'expérience, si l'on ne possède pas ces qualifications professionnelles. Les courtiers du Lloyd's sont automatiquement habilités à se faire immatriculer. Le Conseil doit établir un code de conduite et certaines conditions financières que doivent remplir les courtiers et aura le pouvoir de rayer les courtiers du registre si ces derniers sont reconnus coupables de manquements aux devoirs de la profession. Le Conseil est également autorisé à fixer des règles concernant une assurance de responsabilité professionnelle obligatoire ainsi qu'un fonds d'indemnisation.

<sup>75</sup> Par exemple, il est dit dans la réponse du Mexique au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur facultés qu'il existe une législation nationale ou des lois nationales réglementant les activités des courtiers, lesquels sont surveillés par les autorités de supervision dans le domaine des assurances.

*proof of interest* (P. P. I.) [polices preuve d'intérêt] ou *full interest admitted* (F.I.A.) [intérêt admis] et sont utilisées pour assurer des intérêts lorsqu'il est ou bien difficile de prouver qu'ils existent ou bien difficile de faire la preuve de la valeur qui est mise en risque.

102. Malgré la commodité que de telles polices présentent sur le plan commercial en vertu de la loi britannique, toute police P.P.I. est nulle même si l'assuré a un intérêt assurable et peut le prouver<sup>76</sup>. Ce n'est pas le point de vue adopté dans tous les régimes juridiques. En vertu de la législation des Etats-Unis d'Amérique, une police P.P.I. libère l'assuré de l'obligation de faire la preuve d'un intérêt assurable<sup>77</sup>. De même, en vertu de la législation française, une stipulation que l'assureur dispense l'assuré de toute autre preuve justificative d'intérêt que la production de la police elle-même opère 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<sup>78</sup>.

103. Il semblerait, d'après la pratique moderne en matière d'assurance, que la règle britannique qui rend de telles polices nulles soit trop sévère. Bien que la règle ait été établie à l'origine pour éliminer la spéculation des contrats d'assurance maritime, il semble néanmoins que les polices P. P. I. répondent à un besoin sur le plan commercial puisqu'elles sont utilisées communément bien qu'elles soient nulles en droit et par conséquent qu'on ne puisse en exiger l'application. L'assuré subit un préjudice du fait qu'il n'a pas de droit légitime en vertu de la police, et que par conséquent il ne peut pas recourir aux tribunaux pour la faire appliquer, et qu'il ne peut pas non plus se faire rembourser la prime. Mais en pratique, les difficultés que rencontrent les assurés sur le marché britannique sont peu nombreuses, car les assureurs respectent leur promesse de payer selon les termes et conditions prévus dans la police. Toutefois, le fait que l'on ne peut exiger l'application des polices P.P.I. affecte bien plus que la relation assureur-assuré en ce sens que l'assuré est également privé de tout recours légal pour négligence de la part d'un courtier qui établit une police P.P.I.<sup>79</sup>. En outre, les assureurs qui émettent de telles polices n'acquièrent pas de droits légaux de subrogation à l'assuré après paiement d'une indemnité en vertu de la police, pour ce qui est des créances à recouvrer sur des tiers.

104. Il semble que la règle britannique devrait être éliminée en faveur d'une approche plus éclairée vis-à-vis des besoins des assurés sur le plan commercial<sup>80</sup>. L'approche de la législation des Etats-Unis d'Amérique et de la loi française offre peut-être une solution satisfaisante. Une autre possibilité consiste à appliquer la clause P.P.I. et à prévoir des sanctions pénales contre la spéculation dans les polices d'assurance, sanctions qui s'appliqueraient en cas d'absence flagrante d'intérêts assurables<sup>81</sup>. Il est douteux que ce changement ait un effet pratique sur la fréquence des cas dans lesquels on constate que les assurés n'ont pas d'intérêt assurable légitime<sup>82</sup>. Toutefois, cette modification aurait l'avantage de mieux adapter les règles juridiques aux besoins et aux pratiques commerciaux modernes.

<sup>76</sup> Voir l'article 4 de la loi de 1906 qui assimile les polices P. P. I. aux contrats spéculatifs et les déclare nulles.

<sup>77</sup> M. J. Healy et D. J. Sharpe, *Cases and Materials on Admiralty*, St. Paul (Minn.), West Publishing Co., 1974, p. 648, citant l'affaire *Hull c. Jefferson Ins. Co.*, 279 Fed. 892 (S.D.N.Y. 1921). La loi sur les assurances de 1915 des Philippines prévoit que la stipulation P. P. I. est nulle, mais que la police demeure applicable si l'assuré fait la preuve de son intérêt assurable.

<sup>78</sup> Voir R. Rodière *Droit Maritime* ; Dalloz 1971 p. 512

<sup>79</sup> Voir, par exemple, *Thomas Cheshire and Co c. W.A. Thompson* (1918) 24 Com. affaire 114, où les assureurs ont réussi à se soustraire aux responsabilités qui leur incombaient en vertu d'une police d'assurance parce que des renseignements importants n'avaient pas été fournis; et *Thomas Cheshire Bros. and Co.* [1920] 3 K B. 240, où l'assuré qui avait intenté une action contre les courtiers pour négligence du fait qu'ils n'avaient pas fourni les renseignements aux assureurs a été débouté parce que l'assurance était une assurance P.P.I. et par conséquent la police était nulle.

<sup>80</sup> Toutefois, dans sa réponse au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur facultés, la Belgique suggère d'interdire les clauses P.P.I.; de ce fait, les assurés ne pourraient pas éviter de prouver qu'ils avaient un intérêt assurable lorsqu'ils demandent une indemnité

<sup>81</sup> Par exemple, Royaume-Uni, *Marine Insurance (Gambling Politics) Act*, 1909.

<sup>82</sup> A l'appui, voir J. Bockrath, «Insurable interest in maritime law », *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cincinnati (Ohio), vol. 8, n° 2 (janvier 1977), p. 258.



### 3. Effets des réticences et fausses déclarations

105. Bien que le but de la règle britannique sur la fourniture de renseignements et les déclarations faites au moment de la formation du contrat d'assurance (voir par. 61 et 62) soit justifiable dans la mesure où elle vise à assurer que les déclarations faites à l'assureur sont complètes et exactes, de façon qu'il puisse évaluer le risque en connaissance de cause, cette règle est trop favorable aux assureurs. La règle britannique considère que l'assuré est strictement responsable de l'évaluation correcte de l'importance de tel ou tel renseignement aux yeux d'une autre personne, c'est-à-dire un assureur prudent, évaluation qu'il est difficile de faire dans bien des cas. On admet que l'assuré ne peut pas fournir tous les renseignements qu'il peut posséder concernant l'objet du risque. Ainsi, l'assuré doit passer au crible la masse de renseignements dont il dispose afin de trouver les renseignements qui sont importants pour une autre personne. A cet égard il convient de noter que l'assuré, en particulier lorsqu'il s'agit du propriétaire de marchandises, n'est pas habitué à évaluer les risques aux fins d'assurance, comme l'est un assureur, ce qui rend plus difficile pour lui de juger de l'importance des renseignements en question<sup>83</sup>. En outre, étant donné que les polices d'assurance de marchandises sont transférables au réceptionnaire dans le contrat de vente des marchandises, l'assureur peut se soustraire à ses obligations en vertu de la police même en cas de réclamation émanant d'un cessionnaire de bonne foi.

106. Ainsi, les possibilités non seulement d'erreur de bonne foi mais aussi de préjudice à des parties de bonne foi sont considérables. Néanmoins, la sanction d'annulabilité du contrat d'assurance par l'assureur est applicable à tous les types d'omission ou de fausses déclarations. La fraude n'est pas nécessaire pour que le contrat soit annulable; toute omission ou toute fausse déclaration faite par erreur, négligence ou accident est suffisante. L'argument que l'on fait valoir en faveur de cette règle est que «les omissions ou les fausses déclarations, qu'elles soient frauduleuses ou faites en toute bonne foi, sapent la base même du contrat parce que le risque que l'assureur a accepté n'est pas celui qu'il avait envisagé»<sup>84</sup>. Néanmoins, il semble que la sanction de l'annulabilité dans tous les cas, même lorsqu'il se produit un sinistre qui n'a absolument aucun lien avec aucun des faits que l'on a omis de mentionner ou concernant lesquels il a été fait de fausses déclarations, soit indûment sévère (au moins en ce qui concerne les erreurs qui n'ont pas été faites de mauvaise foi). Il semblerait qu'afin de protéger l'assureur il suffirait que la règle rende le contrat annulable pour les sinistres liés à l'omission ou à la fausse déclaration.

107. Il peut être utile de se référer à d'autres régimes juridiques nationaux sur ce point. Les conditions d'assurance norvégiennes<sup>85</sup> stipulent que lorsque la personne qui souscrit un contrat d'assurance frauduleusement a négligé son devoir de fournir les renseignements nécessaires, le contrat n'est pas obligatoire même en ce qui concerne les sinistres qui ne sont pas liés à la fraude. En ce qui concerne les cas où l'assuré n'a pas agi frauduleusement mais est en faute, en ce sens qu'il ne s'est pas acquitté comme il convenait de son obligation de fournir des renseignements, et lorsqu'il est établi que l'assureur aurait accepté le contrat s'il avait été pleinement informé, mais à des termes et des conditions différents, alors l'assureur sera tenu par les obligations du contrat s'il est prouvé que le sinistre n'est pas imputable aux renseignements omis ou erronés. Dans ce cas la loi prévoit que le contrat peut être résilié par l'assureur moyennant un préavis de sept jours. D'autre part, lorsqu'il est certain que l'assureur n'aurait pas accepté le contrat s'il avait été pleinement informé, il est exonéré de ses obligations. Enfin, lorsque la personne qui souscrit l'assurance a fourni des renseignements inexacts ou incomplets sans qu'on puisse l'en blâmer, l'assureur est tenu par les obligations du contrat comme si les renseignements fournis avaient été corrects, mais il peut résilier le contrat d'assurance moyennant un préavis de quatorze jours.

108. La loi française fournit une autre solution possible. La règle fondamentale est qu'une réticence ou une fausse déclaration ayant pour effet de diminuer «sensiblement» l'opinion de l'assureur sur le risque

---

<sup>83</sup> La tâche de l'assuré est rendue un peu plus facile lorsqu'il dispose de l'assistance d'un courtier ou lorsque des renseignements précis sont demandés par l'assureur; toutefois, il convient de noter qu'il n'existe pas de courtiers dans tous les pays.

<sup>84</sup> L. J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An Average Adjuster's Viewpoint*, Cambridge (Maryland), Cornell Maritime Press, Inc., 1973, p. 15.

<sup>85</sup> Le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964 et le Plan norvégien d'assurance pour le transport de marchandises de 1967.

rend le contrat annulable même si l'omission ou la fausse déclaration n'est pas liée à un sinistre relevant de la police. Toutefois, si l'assuré peut prouver sa bonne foi, c'est à-dire, par exemple, qu'il ignorait l'importance du renseignement, il peut y avoir deux possibilités. S'il est certain que l'assureur n'aurait pas couvert le risque s'il avait été pleinement informé, alors le contrat est toujours annulable. D'autre part, s'il est établi que l'assureur aurait couvert le risque, mais moyennant une prime plus élevée, alors l'assureur, en cas de sinistre, devra une indemnité proportionnelle à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait demandée s'il avait connu exactement le risque<sup>86</sup>.

#### 4. Rédaction et structure de la police

109. Bien que l'emploi de la formule S. G., complétée par des papillons dans lesquels figurent des clauses de l'Institut, permette une certaine souplesse en ce qui concerne la couverture de l'assurance, cette façon de «construire» des polices d'assurance ad hoc «par éléments» aboutit néanmoins à l'élaboration de polices dont il est très difficile de savoir exactement quels risques elles couvrent. Au lieu de réformer la police en la restructurant entièrement de façon logique et en en faisant un document unifié, on l'a modernisée sans toucher aux éléments de base du contrat, et on a abouti à une sorte de marqueterie d'amendements, d'exceptions et de clauses supplémentaires, qui ont été ajoutés à un document qui n'avait pas été conçu pour que de tels amendements y soient apportés. La police qui en résulte «... devient un document très complexe, qu'il est souvent extrêmement difficile d'interpréter »<sup>87</sup>. Comme l'a déclaré un auteur éminent:

... la police établie au moyen de la formule S. G. n'est absolument pas adaptée aux usages modernes, comme le montre le fait que dans aucune opération d'assurance elle n'est employée sans modifications, soit par adjonction d'un papillon ou par incorporation de clauses qui prévalent [sur celles contenues dans la police type]... Par attachement servile au libellé désuet de la police, on a peut-être laissé le système d'assurance maritime devenir au total trop compliqué... En pratique, il n'y a guère de clauses dans la... [formule S. G.] qui soient parfaitement adaptées à la pratique moderne car des papillons modifient à presque tous les égards le libellé de base <sup>88</sup>.

110. La police britannique a également été fréquemment critiquée par les tribunaux. Par exemple, dans l'affaire *Atlantic Maritime Co. Incorporated c. Gibbon* (1953)<sup>89</sup>, il a été déclaré:

La police est... fondée sur... [la formule S. G.] à laquelle de nombreux papillons ont été ajoutés, de sorte qu'il ne reste pas grand-chose du texte initial... Je ne doute pas que ceux qui se livrent à ce genre d'opérations trouvent commode que leur police revête cette forme mais... la tâche des tribunaux, lorsqu'ils ont à interpréter le document ou les documents qui en résultent, en est certainement rendue plus difficile. Au vu des très nombreux cas auxquels on nous a renvoyés, il n'est pas facile d'affirmer que ceux qui se livrent à ce genre d'opérations comprennent bien l'accumulation conventionnelle de clauses qui constituent la police<sup>90</sup>.

111. On s'est également plaint des difficultés d'interprétation et de la structure de la police britannique dans plusieurs des réponses aux questionnaires du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime<sup>91</sup>.

<sup>86</sup> Article 6 de la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967; mais voir Rodière, op. cit., p. 475; H. Harrel-Courtès, *Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des événements de mer*, Paris, Argus, 1968, p. 8.

Une approche analogue, qui prévoit une réduction proportionnelle de l'indemnité payable, est celle de l'article 13 de la loi iranienne de 1937 sur les assurances.

<sup>87</sup> Ivamy, op. cit., p. 104.

<sup>88</sup> Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., p. 22 et 23.

<sup>89</sup> 2 Lloyd's Rep. 294, C.A.

<sup>90</sup> Ibid., p. 299. Cité dans Ivamy, *Marine Insurance* op. cit., p. 106 et 107.

<sup>91</sup> Comme la Belgique, l'Ouganda et la Tchécoslovaquie l'ont indiqué dans leurs réponses aux questionnaires du secrétariat sur l'assurance maritime. Certaines réponses signalent l'existence de difficultés en ce qui concerne l'interprétation de la police mais indiquent également que les ambiguïtés qui peuvent exister sont interprétées en droit contre les assureurs en leur qualité de rédacteurs de la police ou sont réglées par consultation entre les parties (comme il est indiqué dans les réponses d'El Salvador [en ce qui concerne polices étrangères du Ghana, du Nigéria et du Royaume-Uni]). Sans spécifier les formules de police auxquelles elle se réfère, l'Union soviétique indique dans sa réponse au questionnaire relatif à l'assurance sur facultés que de façon générale, les documents, la

112. Il est certain que le procédé consistant à étendre la couverture par l'adjonction de clauses additionnelles n'est pas inconnu sur d'autres marchés qui n'utilisent pas les formules britanniques<sup>92</sup> et ce procédé constitue un moyen raisonnable d'interpréter les garanties qu'offre la police en ce sens qu'il permet beaucoup de souplesse en ce qui concerne les possibilités de couverture. Toutefois, la police britannique pâtit de l'utilisation d'un document de base désuet. On répugne à modifier la formule S.G. sous prétexte que cette formule a donné lieu à un grand nombre de litiges au cours des années et que son sens est maintenant clair. Les tenants de la formule S.G. craignent que toute tentative pour en améliorer le libellé ne déchaîne une vague de litiges pour clarifier le nouveau libellé.

113. Bien que de tels arguments méritent d'être examinés, il semble excessif et inutile d'immortaliser un document désuet dont le libellé est obscur et de se refuser à l'améliorer. En fait, les effets juridiques des documents sont constamment modifiés par l'adjonction de clauses de l'Institut. Lorsqu'ils sont rédigés avec soin, de tels changements ne donnent pas et ne doivent pas donner lieu à un déferlement de nouveaux litiges. Ainsi la résistance opiniâtre à toute modification de la formule S.G. n'est pas fondée.

### Considérations d'ordre général

114. Bien que l'on n'ait pas l'intention d'entreprendre ici une analyse très détaillée de toutes les modifications qui pourraient être apportées à la formule S.G., dont le texte est reproduit dans l'annexe I, il est néanmoins utile, avant d'analyser en détail les dispositions accordant des garanties en matière de risques maritimes et de risques de guerre, de mentionner certaines des principales caractéristiques de cette formule:

- a) Le libellé de la formule devrait être modernisé et le verbiage inutile caractéristique des documents d'une telle ancienneté devrait être éliminé.
- b) Les éléments superflus devraient être éliminés. Par exemple, il n'est plus nécessaire de laisser un espace pour le nom du capitaine puisque, de nos jours, il n'est pratiquement jamais inséré dans la police. Un autre exemple, la clause obligatoire garantissant que la police a les mêmes «... force et effet que la police d'assurance ou le certificat d'assurance le plus sûr fait jusqu'ici à Lombard Street, ou au Royal Exchange ou ailleurs à Londres», est une curiosité historique que l'on pourrait supprimer sans rien ôter à l'effet juridique du document<sup>93</sup>.
- c) Il conviendrait d'examiner le point de savoir si des membres de phrases qui sont annulés et remplacés par des clauses de l'Institut contenues dans des papillons devraient être éliminés. Par exemple, le libellé autrefois employé pour décrire le voyage assuré - *at and from* (à et depuis) [insérer le port de départ et le port de destination] - pourrait être éliminé pour les assurances sur corps étant donné que la plupart de ces assurances sont à temps, ce qui rend inutile une telle description. Pour les quelques assurances sur corps qui sont «au voyage» et pour lesquelles ce membre de phrase peut encore être valable, il devrait être placé dans les clauses d'assurance sur corps «au voyage».
- d) La clause *touch and stay* (clause d'escale) [«et il est permis audit navire, etc., au cours de ce voyage, de s'acheminer vers tout port ou lieu quel qu'il soit et d'y faire escale»] a été critiquée comme devant être révisée étant donné que ces droits sont généralement régis soit par une disposition légale soit par des clauses précises de la police<sup>94</sup>. La déclaration générale concernant les ports d'escale autorisés donne une fausse impression étant donné que ce droit est automatiquement limité par l'article 6 des *Rules for*

---

terminologie et les clauses d'assurance pourraient être grandement améliorés et simplifiés; en ce qui concerne l'assurance sur corps, l'Union soviétique indique que l'on pourrait améliorer les clauses des polices qui ne sont pas tout à fait satisfaisantes soit pour les sociétés de transport maritime soviétiques soit pour les assureurs qui se réassurent à l'étranger

<sup>92</sup> Les polices d'assurance maritime françaises par exemple, envisagent la possibilité d' adjoindre des clauses additionnelles à la formule principale de la police.

<sup>93</sup> Voir L. J. Kent, «Some thoughts on the marine policy form and the case of its revision », *Journal of the Insurance Institute of London*, vol. 52, 1963-1964, p. 95.

<sup>94</sup> Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., p. 24.

*Construction of Policy* (Règlement d'interprétation de la police), qui figure dans l'annexe I à la loi de 1906<sup>95</sup>.

e) L'*attestation clause* est défectueuse en ce qu'elle fait mention de l'encaissement de la prime («reconnaisant que la somme qui nous était due a été payée...»), alors que, en fait, la prime n'est jamais perçue au moment de l'exécution de la police. La *Companies Combined Policies* (police combinée) remédie à ce défaut en mentionnant la promesse de payer la prime, et cette pratique devrait être suivie dans toutes les versions de la formule S. G.

f) Il faudrait également envisager la possibilité d'éliminer le «*mémorandum*» qui établit des franchises à atteindre applicables en matière d'assurance sur corps et d'assurance sur facultés (voir par. 70 ci-dessus et note 54). Il convient (le noter que les clauses de l'Institut employées pour l'assurance sur corps contiennent une disposition établissant une franchise à déduire qui l'emporte sur le «*mémorandum*» (voir par. 79). Quant à l'assurance des marchandises, les clauses tous risques relatives aux marchandises de l'Institut prévoient le paiement d'une indemnité quel que soit le pourcentage de la perte, ce qui annule le «*mémorandum*». En outre, les conditions F.P.A. contiennent des dispositions qui remplacent le «*mémorandum*». Seules les clauses W.A. relatives aux marchandises de l'Institut se réfèrent au «*mémorandum*»; on pourrait atteindre le même but en incorporant les parties pertinentes du «*mémorandum*» dans ces clauses spécifiques. Il convient de noter que certains pays qui utilisent la formule S.G. ou une variante de cette formule ont pris des mesures en ce sens<sup>96</sup>.

g) Il faudrait réfléchir à la manière dont on pourrait améliorer les dispositions prévues dans la formule S.G. Il a été suggéré d'arranger les sections dans un ordre plus logique, d'employer des sous-titres comme on le fait dans certaines des clauses de l'American Institute of Marine Underwriters, de laisser davantage d'espace pour les renseignements requis, et d'utiliser le type de police (avec une liste jointe en annexe) souvent utilisé dans les assurances non maritimes<sup>97</sup>. «En Suède, la disposition des formules est adaptée au procédé mécanique de reproduction avec une seule frappe d'un certain nombre de documents commerciaux du même genre»<sup>98</sup>; peut-être pourrait-on apporter à la formule S.G. quelques améliorations du même genre.

Couverture des risques maritimes: *perils clauses* (clause de risques)

115. Le libellé de la clause de risques (voir par. 71) est si archaïque et sa rédaction est si peu satisfaisante que la clause en elle-même est extrêmement difficile à comprendre pour les personnes qui ne connaissent pas bien la jurisprudence britannique. Il convient de se souvenir à cet égard que la formule S.G. est utilisée sur les marchés d'assurance et reçue par des réceptionnaires qui se trouvent dans des pays autres que le Royaume-Uni, si bien que la prétendue lumière que la jurisprudence a jetée sur cette clause n'est pas très utile dans un contexte international.

116. On pourrait apporter à cette clause diverses modifications:

a) Le concept d'«événements de mer» devrait être clarifié de façon à indiquer qu'il s'applique uniquement à des événements «fortuits».

b) Etant donné que l'on soutient que le mot «voleurs» vise uniquement le vol avec violence, cette limitation devrait être indiquée dans le texte afin d'éviter que l'on croie à tort que le pillage ou les larcins sont couverts. La version américaine de la clause essaie de clarifier le terme en parlant de *assailing thieves* (voleurs de l'extérieur).

c) La terminologie désuète devrait être éliminée - comme, par exemple, les termes «*letters of mart and countermart*» (lettres de marque et de représailles) et «*rovers*» (corsaires), lesquels n'existent plus de nos jours - ou modernisée - comme, par exemple, le membre de phrase «quant aux risques et fortunes de mer

<sup>95</sup> «En l'absence de toute autre autorisation ou usage, la liberté de faire escale dans «tout port ou lieu quel qu'il soit» n'autorise pas le navire à changer le cours de son voyage du port de départ au port de destination.»

<sup>96</sup> Par exemple, une variante de la formule S.G. du Lloyd's pour l'assurance des marchandises publiée par la Swedish Assurance Co., Ltd. (Compagnie suédoise d'assurance) a éliminé le «*mémorandum*». Il semble que les versions de la formule S.G. du Lloyd's publiées au Danemark et en Norvège éliminent aussi le «*mémorandum*» (Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., p. 29).

<sup>97</sup> Kent, *loc. cit.*, p. 88.

<sup>98</sup> Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., p. 228.



que les assureurs consentent à prendre à leur charge et dont ils acceptent la responsabilité pour ce voyage». De même, le terme «objet assuré» pourrait remplacer les termes «biens, marchandises et navire, etc.».

d) Le membre de phrase «et tous autres risques, pertes et calamités qui se sont produits ou se produiront au préjudice, au détriment ou au dommage des... (objets assurés)» peut induire en erreur les personnes qui sont mal informées ; on pourrait facilement le remanier pour indiquer que conformément à la doctrine juridique, ce membre de phrase ne vise que les risques «analogues» à ceux précédemment énumérés, comme on l'a fait dans la version de la clause des Etats-Unis.

e) Les stipulations de la périls clause dont on considère qu'elles visent des «risques de guerre» sont régulièrement annulées dans les polices standard britanniques corps et facultés par la clause F.C. et S (voir par. 89). Etant donné que le but de la clause est en fin de compte de ne jamais accorder de garanties concernant les risques de guerre, les mots pertinents devraient être éliminés.

117. Une fois ces modifications faites, la *perils clause* se présenterait sous une forme beaucoup plus simple et serait beaucoup plus compréhensible. Une version de la clause plus facile à comprendre, pour laquelle certaines des suggestions ci-dessus ont été adoptées, est celle qui figure dans la police d'assurance marchandises suédoise<sup>99</sup> qui est ainsi conçue:

La présente police couvre les risques suivants: événements de mer, feu, jet à la mer et baraterie du capitaine, des marins, et tous autres risques, pertes et sinistres du même genre qui se sont produits ou se produiront au détriment ou au préjudice desdites marchandises ou de toute partie desdites marchandises;...

118. Toutefois, on pourrait réformer la *perils clause* plus radicalement qu'en se bornant à en simplifier le libellé. Par suite de l'intangibilité de la *perils clause* dans la formule S.G., on a étendu les risques couverts par la police, pour l'assurance sur corps, au moyen de la clause *additional perils* des clauses d'assurance sur corps à temps de l'Institut (clause 7). Pour l'assurance des marchandises, on a élargi la couverture donnée par la *perils clause* au moyen de la clause 5 des clauses de l'Institut offrant une couverture «F.P.A.», «W.A.», et «tous risques», respectivement. Plutôt que de continuer à utiliser des clauses de risques complexes qu'il faut dénicher dans des documents distincts, il serait préférable de mettre au point une clause de risques unifiée.

119. On devrait également réfléchir sur la question de savoir si, au lieu d'énumérer expressément les risques couverts par l'assureur, comme le font la *perils clause* et la plupart des équivalents supplémentaires contenus dans les Clauses de l'Institut, il ne vaudrait pas mieux offrir une couverture tous risques sous réserve des exceptions que l'on peut désirer faire. Une telle couverture générale sous réserve d'exceptions énumérées a été employée sous diverses formes dans certaines polices nationales<sup>100</sup>, et c'est la méthode utilisée dans la plupart des polices nationales, y compris les conditions britanniques, lorsqu'elles offrent une couverture «tous risques» pour l'assurance sur marchandises<sup>101</sup>. Bien qu'elle aborde le problème d'un point de vue entièrement différent, cette méthode consistant à énumérer les risques qui ne sont pas couverts peut aboutir pratiquement aux mêmes résultats que l'énumération des risques couverts<sup>102</sup>.

120. Etant donné que l'assuré, à la différence de l'assureur, ne connaît généralement pas très bien tous les risques auxquels peuvent être exposés ses marchandises ou son navire, et qu'il lui est difficile d'envisager les risques qui ne sont pas couverts<sup>103</sup>, l'approche «tous les risques sauf ceux exceptés» aurait l'avantage de lui permettre de mieux comprendre quelles sont les garanties dont il bénéficie.

<sup>99</sup> Police d'assurance émise par la Swedish Assurance Co. Ltd. (Compagnie

<sup>100</sup> Par exemple, le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964 (assurance sur corps), la police Française d'assurance maritime sur corps de navire; les « Règles générales d'assurance maritime allemandes » (ADS) de la République fédérale d'Allemagne, et les Conditions générales d'assurance sur corps publiées par l'Union des assureurs sur corps japonais.

<sup>101</sup> Voir, par exemple, la clause 5 des «*Institute Cargo Clauses*, «*All Risk* » (clauses tous risques relatives aux marchandises de l'Institut) dans l'annexe du présent rapport; voir aussi l'alinéa 2 de l'article 2 et l'article 7 de la Police française d'assurance maritime sur facultés.

<sup>102</sup> Toutefois, il peut y avoir certaines différences quant à la charge de la preuve qu'un sinistre est couvert par la police.

<sup>103</sup> Il n'y a que sur certains marchés qu'il existe des courtiers qui peuvent expliquer de tels facteurs.

121. Par exemple, le terme «voleurs», qui figure dans la liste des risques couverts de la *perils clause*, est sujet à une fausse interprétation. Un propriétaire de marchandises mal informé, qui désire s'assurer contre le pillage, peut être amené à penser à tort que la *perils clause* couvre ce risque. En fait, les larcins ou le pillage ne sont pas couverts par le terme «voleurs»; c'est un risque spécial qui doit être expressément mentionné dans la police si l'on veut qu'il soit couvert. Toutefois, si une police d'assurance offre un type de couverture générale «tous risques» sous réserve d'une liste d'exceptions, sur laquelle figure le «pillage», la personne qui cherche à s'assurer sait immédiatement que la police ne correspond pas à ses besoins et qu'elle doit souscrire une police qui lui assure une couverture plus large.

Assurance des risques de guerre: la *perils clause*, la *free of capture and seizure clause* (franc de capture et de saisie) et autres clauses

122. Bien que la couverture des risques de guerre constitue une opération complexe, en particulier en ce qui concerne ses rapports avec la couverture des risques maritimes<sup>104</sup>, les méthodes employées pour assurer les risques de guerre (voir par. 89 à 94) ont été fréquemment critiquées comme étant trop complexes. Comme il a été déclaré dans une décision récente des tribunaux britanniques :

Il est probablement trop tard pour faire efficacement valoir que les méthodes traditionnelles d'assurance contre les risques maritimes ordinaires et ce que l'on appelle généralement les risques de guerre devraient être radicalement révisées. La méthode actuelle, certainement en ce qui concerne l'assurance des risques de guerre, est compliquée et tortueuse à l'extrême. Il n'est certainement pas impossible aux assureurs et à ceux qui les conseillent en cette époque de réformes juridiques de mettre au point des clauses d'assurance beaucoup plus simples et beaucoup plus facilement compréhensibles<sup>105</sup>

123. L'idée même d'accorder une couverture d'assurance et de l'exclure dans le même document (la formule S.G.), puis de l'exclure à nouveau dans les clauses figurant dans les papillons joints à la police principale, qui l'emportent sur le premier document en tout état de cause, puis de l'accorder à nouveau (soit dans un autre document, soit dans un papillon supplémentaire) en réincorporant dans la police le risque qui avait été exclu à l'origine, est si compliquée que le non-initié est confondu par la procédure même de l'assurance, sans parler de la rédaction compliquée du texte. La complexité même du sujet exigerait des procédures aussi simples et aussi claires que possible. En outre, ce degré de complexité inutile joue au détriment des assurés, en particulier ceux des pays en développement, qui se trouvent éloignés des centres de conseils spécialisés sur ce sujet.

##### 5. Clause de paiement temporaire en cas de différend sur le point de savoir quel est l'assureur qui est tenu de payer

124. Une difficulté surgit parfois lorsqu'il s'agit de déterminer si la perte ou le dommage relève d'une police d'assurance ou d'une autre. C'est un cas qui se présente souvent entre les assureurs d'une police contre les risques de mer et les assureurs d'une police contre les risques de guerre<sup>106</sup>. Le problème

<sup>104</sup> Les assureurs considèrent que l'élaboration de telles clauses pose un problème très délicat. On craint que si le libellé n'est pas exactement ce qu'il devrait être, les assureurs qui ont émis une police couvrant les risques de guerre soient amenés à payer des indemnités pour les sinistres qui constituent plutôt des sinistres maritimes et vice versa. En outre, il est important qu'une couverture complète soit fournie par des polices absolument complémentaires (mirror coverage), de façon qu'un assuré qui est titulaire de polices d'assurance des risques maritimes et des risques de guerre ne se trouve pas sans garanties du fait d'une lacune dans la couverture offerte par les deux polices.

<sup>105</sup> *Panamanian Oriental Steamship Corporation c. Wright* (1971) Lloyd's Rep. 457. C.A. par le juge Mocata, cité dans Goodacre, op. cit., p. 651 à 652. En outre, dans sa réponse au questionnaire du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime sur corps, la Belgique a déclaré que les méthodes pour assurer les risques de guerre «... peuvent satisfaire les praticiens de l'industrie des assurances maritimes mais constituent finalement un défi à la logique juridique et peut-être au bon sens».

<sup>106</sup> Le différend peut aussi survenir entre deux assureurs sur corps, entre assureurs sur corps, entre assureurs sur corps et les clubs P et I, entre assureurs sur corps et assureurs de navires en construction, ou entre assureurs sur corps et assureurs de frais exceptionnels. Strom Olsen, Jr., *Comments on the Nonvegian Marine Insurance Plan of 1964*, Oslo, Norges Handels og Sjøfartstidende, 1965, p. 10.

consiste généralement à déterminer la cause (*proximate cause*) de la perte. Afin d'éviter que l'assuré ne se trouve en difficulté, on pourrait stipuler dans les polices d'assurance maritime qu'en cas de doute quant à la police qui est applicable (par opposition au point de savoir si le risque est couvert) les assureurs de chaque police verseront conjointement à l'assuré une indemnité provisoire en attendant que la question de savoir qui doit payer soit tranchée, après quoi les divers assureurs pourront s'arranger entre eux. Ce système garantirait un paiement rapide à l'assuré de bonne foi qui, tout en étant assuré intégralement à la fois contre les risques de mer et les risques de guerre, est victime d'une difficulté théorique qui lui est tout à fait étrangère. En fait, cette indemnisation conjointe provisoire se fait déjà en pratique dans des cas particuliers. Si elle était généralisée, elle permettrait d'éviter les inconvénients du délai souvent assez long qui s'écoule avant que les assureurs ne se mettent d'accord.

125. Toutefois, on a fait valoir à l'encontre d'une généralisation de ce procédé qu'il inciterait l'assureur à commencer par contester son obligation de garantie dans chaque affaire, même si cette obligation est évidente, afin que le sinistre soit temporairement pris en charge par les autres assureurs. Néanmoins, il existe une clause de ce genre dans les polices d'assurance norvégiennes<sup>107</sup>.

#### 6. La valeur agréée et le droit de subrogation

126. La valeur agréée détermine forfaitairement la valeur assurable ou la valeur réelle de l'objet assuré (voir par. 63). En droit anglais, l'agrément de valeur détermine en outre l'étendue du droit de subrogation de l'assureur en cas de recours contre les tiers responsables. Ainsi, le droit de l'assureur aux dommages-intérêts est fondé sur la valeur agréée stipulée dans la police, quelle que soit la valeur réelle de l'objet assuré. Si l'assureur a versé à l'assuré une indemnité égale à la valeur agréée indiquée dans la police, il est considéré comme ayant le droit d'être pleinement dédommagé jusqu'à concurrence du montant qu'il a versé à l'assuré (valeur agréée), l'assuré ne passant qu'après lui en cas d'éventuel surplus. Cette règle s'applique même quand la valeur réelle, qui est l'un des éléments pris en considération pour déterminer le montant de la réparation dû par le tiers pour le préjudice subi par l'assuré, est supérieure à la valeur agréée. Ainsi, même si le montant de la réparation versée par le tiers est supérieur à la valeur agréée parce que la valeur réelle était elle-même supérieure, l'assureur est payé par préférence sur l'accusé, la valeur agréée déterminant également les droits des parties sur cette réparation<sup>108</sup>. Le droit français de l'assurance sur corps adopte, semble-t-il, la même position en ce qui concerne les polices à valeur agréée<sup>109</sup>.

127. Or il semble - et cette opinion est confirmée par certaines personnes du secteur de l'assurance maritime que les fonctionnaires du secrétariat ont consultées - que cette position des régimes juridiques britannique et français quant à l'étendue du recours subrogatoire de l'assureur est inéquitable pour l'assuré. Lorsque les dommages-intérêts dus par le tiers sont fondés sur une valeur réelle qui est plus élevée que la valeur agréée de la police, l'assuré doit être considéré comme coassureur pour la part de la valeur réelle qui dépasse la valeur agréée, ce qui lui donnerait droit à une part correspondante des sommes recouvrées. C'est d'ailleurs la formule adoptée aux Etats-Unis<sup>110</sup> et, semble-t-il, en Norvège. L'effet de l'agrément de valeur devrait être limité à l'indemnisation de l'assuré par l'assureur. Lorsqu'il s'agit d'obtenir réparation de la part du tiers responsable, l'agrément de valeur a déjà joué son rôle et, comme les dispositions du contrat d'assurance n'interviennent pas dans la détermination de la réparation due par le tiers à l'assuré, il est difficile de justifier l'application de la notion de valeur agréée pour la répartition des dommages-intérêts entre l'assureur et l'assuré. Compte tenu des buts respectivement poursuivis par les parties au contrat d'assurance, il est difficile, en toute équité, de

<sup>107</sup> Section 91 du Plan d'assurance maritime norvégien de 1964 et section 99 du Plan d'assurance norvégien de 1967 pour le transport des marchandises.

<sup>108</sup> Voir, par exemple. *Thames and Mersey Marine Insurance Co. Ltd. c. British and Chilean Steamship Co* (1916) 1 K.B. 30, C.A. ; (1915) 2 K.B. 214.

<sup>109</sup> En revanche, le droit français en matière d'assurance sur facultés ne reconnaît pas une valeur agréée qui serait décisive dans les relations entre les parties. Voir l'alinéa 1 de l'article 12 de la Police française d'assurance maritime sur facultés; et P. Lureau, *Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1974, p. 126.

<sup>110</sup> Voir Buglass, *op. cit.*, p. 276, citant *Aetna Ins. Co. c. United Fruit Co.*, 1938 AMC 710.

soutenir que l'assureur doit avoir la préférence dans la répartition des sommes recouvrées à titre de dommages-intérêts. Il semblerait plus équitable de prévoir que les deux parties ont des droits égaux et entrent en concurrence.

### *7. problèmes de juridiction dans les actions en justice*

128. Un différend peut surgir entre l'assureur et l'assuré concernant la police d'assurance maritime et l'assuré peut devoir porter ce différend devant les tribunaux. En général, les procès sont assez rares en matière d'assurances maritimes, car les assureurs préfèrent transiger et ils ne recourent à la justice que pour les questions de principe. Cette tendance est très visible sur le marché britannique et un peu moins prononcée sur certains autres marchés, par exemple aux Etats-Unis.

129. La procédure d'obtention d'un jugement exécutoire est relativement simple quand il n'y a qu'un seul assureur qui a souscrit 100% d'un risque situé dans le même pays que l'assuré. Mais quand il y a plus d'un assureur pour un même risque, l'assuré doit théoriquement poursuivre chaque assureur individuellement, puisque chaque assureur a conclu avec lui un contrat distinct et n'est tenu qu'individuellement. Or pour les gros risques assurés sur des marchés où l'on pratique largement la concurrence, par exemple le marché de Londres, cette obligation pourrait être très lourde.

130. Dans la pratique, les difficultés sont atténuées par le fait que les coassureurs consentent généralement à désigner l'un d'entre eux, habituellement l'apériteur contre qui le procès peut être intenté, et qu'ils acceptent de se plier à la décision du tribunal. Toutefois, au lieu de s'en remettre à une pratique qui dépend de la bonne volonté d'une partie, il serait préférable de consacrer cette pratique par l'Inscription dans le contrat d'une clause imposant une obligation de solidarité vis-à-vis des tribunaux. Une telle clause éliminerait le risque d'avoir affaire à un coassureur récalcitrant et pourrait être utile sur tous les marchés où se pratique la coassurance<sup>111</sup>.

131. Quant aux polices souscrites directement auprès d'un assureur étranger, l'exercice d'une action d'avarie contre cet assureur peut être assez compliqué pour l'assuré. Si l'assureur a une filiale située dans le même pays que l'assuré, celui-ci peut, selon toute probabilité, assigner la filiale. Si, en revanche, le contrat a été souscrit à l'étranger mais par l'intermédiaire d'un courtier, l'assuré peut avoir à recourir aux tribunaux du pays où l'assureur a son siège. Ce genre de procès international est généralement considéré comme complexe et coûteux et constitue un obstacle sérieux à l'ouverture d'une action en justice. En pareil cas, l'assuré a intérêt à accepter une transaction, quel que soit le bien-fondé de sa cause.

132. Certaines polices comportent une clause de juridiction pour les assurances souscrites à l'étranger. Un exemple notable est la «clause de la juridiction de New York», qui figure dans les polices sur corps souscrites sur le marché britannique pour le compte d'assurés américains. Cette clause donne à l'assuré la faculté d'intenter une action aux Etats-Unis et de soumettre le litige au droit et à la pratique des Etats-Unis<sup>112</sup>. On trouve des équivalents de ce genre de clause dans certains autres pays<sup>113</sup>.

133. Il est recommandé aux assurés qui s'assurent à l'étranger directement ou par l'entremise d'un courtier, ainsi qu'aux assureurs qui cherchent une réassurance facultative à l'étranger, d'insister pour faire inscrire au contrat une clause prévoyant une juridiction appropriée<sup>114</sup>. Parfois, l'assureur peut hésiter légitimement à désigner les juridictions locales si celles-ci n'ont pas l'expérience voulue en matière d'assurances maritimes. En pareil cas, il faudrait envisager de désigner les tribunaux d'un autre pays de la région. De toute façon, à moins que l'assuré ne soit une grosse société internationale pour laquelle la conduite d'un procès à Londres ou à New York ne présente pas de difficultés pratiques

<sup>111</sup> En France, certaines polices contiennent une «clause d'apérition» qui stipule que tous les coassureurs sont liés par une décision judiciaire prise à l'encontre du principal d'entre eux (Rodière, op. cit., p. 470).

<sup>112</sup> On trouvera un exemple dans Buglass, op. cit., p. 2 et 3.

<sup>113</sup> La section 147 du Plan d'assurance maritime norvégien de 1964 (assurance sur corps), qui stipule que « l'assuré peut intenter une action contre les coassureurs devant les tribunaux de la juridiction de l'apériteur », est un exemple de clause de juridiction qui prévoit la possibilité d'intenter une action contre tous les coassureurs devant un seul tribunal, bien qu'il ne soit pas nécessairement celui qui convienne à l'assuré.

<sup>114</sup> Les réassurances souscrites à l'étranger en vertu d'un traité de réassurance sont habituellement soumises à une clause d'arbitrage prévue par le traité.



insurmontables, il paraît inéquitable de mettre l'assuré dans une situation où il n'a d'autre choix que d'engager une procédure au domicile de l'assureur étranger ou de renoncer à faire valoir ses droits.

134. Un exemple tiré de la procédure britannique du règlement des sinistres à l'étranger illustre bien ce propos.

Avec l'accord de l'assureur, il peut être stipulé dans la police ou dans un certificat que les sinistres seront réglés par un agent en un lieu désigné à l'étranger. Cette pratique est assez courante dans l'assurance sur facultés, le destinataire préférant toucher l'indemnité d'assurance dans le pays de destination plutôt que de présenter sa demande de règlement à Londres. La police ou le certificat porte le sigle C.P.A. (*Claims Payable Abroad*) ainsi que le nom et l'adresse de l'agent auquel les demandes de règlement doivent être adressées<sup>115</sup>. Il existe aussi une formule spéciale, intitulée *Lloyds Marine Insurance Policy (Cargo Form) Providing for the Settlement of Claims Abroad*, qui vise le même but. Toutefois, cette formule stipule que, bien que le sinistre puisse être réglé à l'étranger:

Tout différend doit être soumis au règlement en Angleterre et aucune action ou procédure ne peut être intentée pour faire valoir une quelconque réclamation si ce n'est en Angleterre, où se trouve le seul domicile et siège social des assureurs.

Cette disposition paraît foncièrement inéquitable pour l'assuré. Puisqu'il a été convenu de régler les sinistres à l'étranger, il ne serait que juste que le règlement des litiges qui peuvent naître à cette occasion puisse également intervenir à l'étranger.

135. Le fait qu'il soit rare que l'assuré doive intenter une action ou une procédure en matière d'assurances maritimes peut être utilisé en fait comme un argument en faveur des arrangements par lesquels les assureurs offrent une possibilité de règlement des litiges à l'étranger. Contrairement au simple particulier, les compagnies d'assurance peuvent répartir le coût de ce contentieux peu abondant sur les nombreuses polices qui sont souscrites auprès d'elles.

136. En résumé, il est recommandé d'étudier avec attention l'inclusion d'une clause satisfaisante de juridiction dans toutes les assurances souscrites sur le plan international, ainsi que l'utilisation dans toutes les coassurances d'une clause contenant une délégation de pouvoirs en faveur d'un assureur désigné. Grâce à ces clauses, les assurés bénéficieraient d'une protection juridique meilleure et plus efficace de leurs droits contractuels, sans nuire aux intérêts des assureurs.

## **B. - Le régime juridique applicable uniquement à l'assurance sur corps**

### *1. L'application de la «joint hull formula» (clause d'entente entre les assureurs)*

137. L'application de la JHF sur le marché britannique (voir par. 67 et 68) est souvent critiquée. Une des critiques qu'on peut lui adresser est qu'elle favorise les flottes importantes et fortement évaluées au détriment des flottes peu importantes ou faiblement évaluées. En effet, les catégories représentant les flottes de moindre importance et de moindre valeur doivent avoir un plus large excédent de primes sur les demandes d'indemnisation pour éviter un relèvement des primes à titre de pénalité et qu'une pénalité entraîne pour elles un plus fort relèvement des primes en pourcentage<sup>116</sup>. Cette différence de traitement entre les petits tonnages et les gros tonnages a été justifiée par le fait que les gros tonnages ont des risques plus étalés, ce qui assure un meilleur équilibre à l'intérieur de chaque flotte<sup>117</sup>. D'autre part, on a fait valoir que la distinction faite sur le marché britannique selon le tonnage était trop grande:

Quand nous (le Norwegian Hull Committee, qui établit les primes pour la moitié environ de la flotte marchande norvégienne,) calculons la surprime fondée sur des statistiques individuelles, nous ne faisons guère de différence entre les petits tonnages et les gros tonnages. Or, comme chacun sait, les assureurs londoniens procèdent autrement. Leur formule des pénalités fondées sur les statistiques

<sup>115</sup> Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit, p.358

<sup>116</sup> Du fait des amendements incorporés dans la JHF depuis la distribution initiale du présent rapport, le dernier aspect de cette critique n'est plus justifié, car au lieu d'imposer une pénalité spécifique à chaque catégorie, une gamme d'augmentations est appliquée maintenant aux catégories 1, 2 et 3, considérées comme un seul groupe. Voir note 51.

<sup>117</sup> Comme il ressort de la réponse de la République fédérale d'Allemagne au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur corps.

touche les flottes petites et moyennes (catégories A, B et C) beaucoup plus que les grandes flottes (catégories D et E). Cette grande différence entre les deux marchés existe depuis des années et... pour beaucoup de flottes A et B norvégiennes] les perspectives n'auraient pas été brillantes s'il n'y avait pas eu un marché national des assurances<sup>118</sup>.

138. Cette différence de traitement selon la dimension de la flotte intéresse particulièrement les pays en développement, dont les flottes sont ordinairement de petit tonnage et évaluées moins cher. Ainsi, les petits armateurs de ces pays qui s'assurent directement sur le marché britannique, sur un marché local qui pratique la JHF ou sur un marché local qui doit réassurer une bonne part du risque auprès de compagnies britanniques, se trouvent désavantagés par rapport aux grands armateurs des pays développés à économie de marché, parce qu'ils doivent supporter un relèvement relativement plus grand de la prime à titre de pénalité.

139. En outre, on a fait valoir que la JHF ne tient pas suffisamment compte du niveau initial de la prime, ce qui entraîne des différences excessives entre les primes d'assurance pour des navires de la même catégorie<sup>119</sup>. A cet égard, il convient de noter que la JHF ne concerne que l'augmentation des primes en pourcentage. Par exemple, il est intéressant d'examiner le cas de deux navires de même tonnage, de même valeur et de même catégorie: pour l'un, la prime initiale revient à 30 000 dollars par an, alors que l'autre, dont le propriétaire a exploité d'emblée les possibilités de la concurrence sur le marché d'une manière plus favorable à ses intérêts, ne paie que 20 000 dollars; il y a donc une différence de 10 000 dollars. Si la prime de chacun des navires est augmentée de 20% pendant quatre ans, la prime annuelle du premier navire sera d'environ 62 000 dollars, contre 41 500 seulement pour le deuxième, soit une différence de 20 500 dollars<sup>120</sup>. Le premier navire est donc manifestement désavantagé du fait qu'il doit payer une prime plus élevée, désavantage qui s'aggrave à chaque augmentation de pénalité, sans que ni l'un ni l'autre des deux propriétaires de navires y soit pour quelque chose.

140. Les critiques qui précèdent sont valables dans la mesure où la JHF est appliquée rigoureusement. Mais comme on l'a vu plus haut, il n'en est pas ainsi, du moins sur le marché britannique, par suite de la concurrence. En revanche, nous croyons savoir que cette formule est encore appliquée rigoureusement sur le marché de l'assurance maritime d'au moins un pays en développement, et l'on peut supposer qu'elle sera de nouveau appliquée strictement sur le marché britannique quand la concurrence le permettra. Dans des circonstances normales où la formule est appliquée à la lettre, il est possible de s'adresser au Joint Hull Committee pour obtenir un tempérament dans des cas particuliers. Cependant, de l'avis du secrétariat de la CNUCED, ces correctifs ne suffisent pas à atténuer l'iniquité de la formule pour certains armateurs.

## 2. Couverture des risques de mer: «*additional perils clause*» (clause de risques additionnels) et «*liner negligence clause*» (clause de la négligence du bord)

141. En ce qui concerne la prise d'une couverture des risques de mer par le moyen de la clause 7 (risques additionnels) de *l'Institute Time Clauses: Hulls* (voir annexe II) en liaison avec la *perils clause* (clause de risques) de la formule S. G. du Lloyd's (voir par. 71), il faut répéter ici ce qui a été dit précédemment (voir par. 118), à savoir qu'il est regrettable que selon le droit anglais la couverture soit assurée par deux clauses distinctes figurant sur deux feuillets différents. Toutefois, s'il y est adjoint la clause de la négligence du bord, celle-ci l'emporte sur les deux autres clauses, à cause de l'étendue de son champ d'application (pour le libellé de la *liner negligence clause*, voir par. 77). Quoi qu'il en soit, il serait préférable, par souci de simplicité, de fondre la *perils clause* et la clause «*Inchmaree*». Ou bien, comme on l'a suggéré précédemment (par. 119 à 121), on pourrait remplacer les deux clauses par une couverture tous risques, sous réserve des exonérations nécessaires pour que la couverture qui en

<sup>118</sup> H. C. Bugge, «The principles in Norwegian premium calculation and the capacity of the Norwegian market », *Norwegian Shipping News*, n° 14 (1975), p. 27.

<sup>119</sup> Exposé de H. C. Bugge, intitulé « The Norwegian hull insurance market », devant le Groupe de discussion de l'Institut des assureurs de Londres le 13 mars 1962 (non publié).

<sup>120</sup> Ibid. Cependant, il semblerait que les amendements qui ont été incorporés dans la JHF depuis la distribution initiale du présent rapport aient atténué, dans une certaine mesure, la gravité du problème, car ils laissent plus de latitude pour déterminer le pourcentage de la prime. Voir note 51.

résulterait soit équivalente à celle qui est donnée par les deux clauses appliquées simultanément. De la sorte les différences entre la couverture «tous risques» de la liner negligence clause et la couverture plus limitée offerte par les clauses de risques et de risques additionnels apparaîtraient clairement.

142. A titre d'exemple des limitations de la clause des risques additionnels, qui n'apparaissent pas clairement dans la formule actuelle, on peut citer l'expression «vice caché» qui, à la suite d'une sentence judiciaire ancienne, est considérée comme ne comprenant pas les «défauts de construction». Ainsi, malgré l'absence de toute exclusion expresse à cet égard et bien que, de toute évidence, l'expression «vice caché» englobe les «défauts cachés de construction», la clause des risques additionnels n'offre pas cette protection. D'autres améliorations pourraient être apportées au texte pour faire apparaître plus clairement que la clause des risques additionnels ne couvre pas le remplacement des pièces défectueuses qui ont causé une avarie<sup>121</sup>. Une couverture «tous risques» assortie d'une liste exhaustive d'exceptions rendrait ces restrictions évidentes.

143. Une autre difficulté tient à ce que la clause de la négligence du bord n'est pas connue universellement de tous les assurés et que rien n'est fait pour la faire connaître. Il semblerait même que les assureurs répugnent à proposer cette clause à leurs clients<sup>122</sup>. A notre connaissance il n'est pas rare que les assureurs refusent de souscrire, quel que soit le taux de la prime, des assurances comportant la clause de la négligence du bord. Ils avancent généralement comme motif que le bénéfice étendu de cette clause devrait être accordé uniquement aux armateurs qui l'ont «mérité», c'est-à-dire qui exploitent des navires bien entretenus et auxquels on peut faire confiance, ce qui réduit les risques de sinistre. Pourtant, il est plus raisonnable de traiter les «mauvaises créances» en majorant la prime, au lieu de maintenir une couverture quasi tous risques qui ne couvre pas vraiment tous les besoins des assurés et qui risque d'induire le profane en erreur. En outre, la mesure dans laquelle la clause de la négligence du bord augmente sensiblement l'incidence globale des demandes de remboursement est sujette à discussion. Par contre, il est évident que cette clause diminue appréciablement les besoins d'enquête à faire pour étayer les demandes de remboursement, ce qui simplifie le processus global de règlement des sinistres.

### 3. Franchise «tous sinistres, chaque accident »

144. En ce qui concerne l'application d'une franchise déductible dans les polices d'assurance sur corps (voir par. 79), il y a des aspects de la formule «franchise tous sinistres, chaque accident» qui laissent à désirer, du moins d'après certains armateurs. Premièrement, par suite de l'application d'une franchise déductible sur une base «chaque accident ou événement distinct», la mesure dans laquelle l'armateur doit supporter la charge financière du dommage subi par son navire dépend de la façon dont l'avarie s'est produite<sup>123</sup>. Si un navire assuré à 100% sous déduction d'une franchise déductible de 50 000 dollars est endommagé pour 200 000 dollars dans un accident, l'assureur paiera 150 000 dollars et l'armateur 50 000 dollars. Si en revanche le navire est endommagé pour le même montant, mais dans une série de quatre accidents suffisamment éloignés pour être considérés comme des accidents distincts, et que chacun cause pour 50 000 dollars de dégâts, l'armateur devra payer la totalité des 200 000 dollars.

145. On peut dire à cet égard que l'incidence des franchises à déduire multiples ne devrait pas préoccuper beaucoup les armateurs car la plupart des armateurs assurés sur le marché commercial ont des franchises assez faibles. En général, même en cas de pluralité de franchises déductibles, le total est assez modeste pour ne pas grever le budget de fonctionnement de l'armateur moyen. Toutefois, si un armateur préfère supporter une grosse franchise déductible pour payer moins de prime, il doit songer à l'effet imprévisible qu'une franchise «par accident» peut avoir sur sa trésorerie. Il ferait bien alors

<sup>121</sup> La liner negligence clause pourrait être améliorée elle aussi pour indiquer clairement que ces remplacements sont bien couverts si la pièce a causé une avarie. D'ailleurs, les deux clauses ont été critiquées pour leur mauvais libellé. Voir Tetreault, loc. cit., p. 344; voir également «Thoughts on the "liner negligence clause"», *Fairplay Shipping Journal*, Londres, vol. 216, n° 4282 (16 septembre 1965), p. xxiii.

<sup>122</sup> Il semblerait qu'il en aille de même au Japon pour la couverture équivalant à la clause des risques additionnels et à la clause de la négligence du bord. Voir *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokyo, The Non-Life Insurance Institute of Japan, 1979, p. 116.

<sup>123</sup> Voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1970, p. 12.

d'envisager de négocier une franchise déductible par période<sup>124</sup>. Cette formule le prive de nombre des prestations obtenues grâce à la franchise par accident, mais il pourrait néanmoins avoir intérêt à modifier sa police pour éviter les aléas de la franchise par accident.

146. En outre, la règle de la franchise par «accident ou événement distinct» est une notion difficile à appliquer dans certaines situations concrètes. C'est pourquoi il faudrait ajouter dans la police d'assurance des précisions pour en faciliter l'application ou fixer une autre base pour le calcul de la franchise déductible. C'est ce qui a été fait pour les dommages «gros temps»<sup>125</sup>, pour lesquels la clause de franchise stipule que «les sinistres par dommages dus au mauvais temps au cours d'une seule traversée entre deux ports successifs seront considérés comme découlant d'un seul et même accident». Il existe des dispositions analogues dans certaines autres assurances nationales en ce qui concerne le «gros temps»<sup>126</sup>. On pourrait aussi employer des termes plus précis pour d'autres situations concrètes délicates telles que les abordages en cours de transit par un canal et les dommages résultant d'une opération de transbordement<sup>127</sup> dans un port ou un heurt contre un appontement. Dans ce genre de situation, il est difficile de distinguer chaque heurt du navire contre un quai ou un autre navire pour déterminer s'il y a eu plusieurs accidents ou événements, ou bien un seul<sup>128</sup>.

147. Pour ce qui est de la disposition spéciale concernant le «gros temps», on pourrait y apporter certaines améliorations afin de la rendre moins inéquitable pour certains armateurs. Le traitement des dommages survenus au cours d'une traversée unique entre deux ports successifs comme étant dus à un seul et même accident subordonne l'application de la franchise au calendrier d'appareillage du navire. Ainsi, une longue traversée entre deux ports ne donnera lieu qu'à une seule franchise, alors que deux traversées courtes pendant la même période donneront lieu à deux franchises. Nous croyons savoir que, sur demande des assurés, il arrive que des dérogations soient accordées pour les navires empruntant un itinéraire inhabituel. Mais il serait plus simple et plus équitable de réviser la disposition qui figure dans les polices classiques en remplaçant la notion de traversée entre deux ports dans tous les cas par une clause de durée.

148. Un autre aspect de la police «tous sinistres, chaque accident» qui appelle une modification est l'application de la franchise au remboursement des frais de conservation. L'expression «conservation» vise l'obligation pour l'assuré de faire tout ce qui est en son pouvoir et toutes les dépenses raisonnables pour prévenir ou minimiser une perte. Si la perte est causée directement par un risque assuré, l'assureur remboursera l'assuré de ces dépenses, quel que soit le succès des mesures conservatoires qui ont été prises. Mais, étant donné que la notion de conservation joue en faveur de l'assureur, il paraît assez injuste que celui-ci applique une franchise en pareil cas<sup>129</sup>. En outre, et bien que l'assuré ait une obligation de conservation, l'application d'une franchise au remboursement des frais correspondants ne pourrait que favoriser son inaction. De surcroît, bien qu'en cas de perte totale la franchise ne s'applique pas, certains assureurs britanniques essaient pourtant d'appliquer la franchise aux frais de conservation encourus à l'occasion d'une perte totale. Outre qu'elle décourage les efforts de conservation en cas de perte totale probable, cette interprétation semble contraire à l'esprit de la clause de franchise. A noter que, dans certains pays, les polices d'assurance qui prévoient une franchise déductible en excluent expressément l'application aux frais de conservation<sup>130</sup>.

---

<sup>124</sup> Par exemple un mois, six mois ou un an. Pour la discussion sur la possibilité d'utiliser cette formule, *ibid.*, p. 12 et 13.

<sup>125</sup> Par «gros temps», on entend l'action extraordinaire du vent et des vagues. Dans la clause de franchise, la définition s'étend aux collisions avec des glaces flottantes.

<sup>126</sup> Par exemple, la clause de franchise déductible dans les American Institute Hull Clauses et la section 189 du Plan d'assurance maritime norvégien de 1964.

<sup>127</sup> Dans l'assurance maritime, le terme «transbordement» s'applique à une situation dans laquelle deux navires sont amarrés bord à bord, habituellement pour transférer des marchandises d'un navire à l'autre. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit., p.325.

<sup>128</sup> Dans les *American Institute Hull Clauses*, la clause de franchise déductible contient une précision supplémentaire qui est ainsi libellée: «... chaque accident distinct sera traité séparément, mais... une suite de dommages découlant du même accident seront traités comme étant provoqués par cet accident...»

<sup>129</sup> Voir aussi Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1971, p. 14.

<sup>130</sup> Par exemple, le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 189.



#### 4. La clause de coassurance: négligence de l'équipage et avarie de machines

149. En ce qui concerne la clause 11 de l'*Institute Time Clauses: Hulls* (voir par. 78 et annexe II), connue sous le nom de «clause de coassurance», ses termes sont souvent critiqués par les armateurs comme étant rigoureux à l'excès. La clause n'a jamais été adoptée sur le marché des Etats-Unis, et, dans les Canadian Hulls (Pacific) Clauses, on l'a abandonnée car elle était rarement utilisée<sup>131</sup>. En revanche, les assurances norvégiennes paraissent utiliser une clause à peu près semblable<sup>132</sup>.

150. La question se pose de savoir si la clause a sa place dans une police classique sur corps, étant donné la valeur énorme des navires modernes et la nécessité pour les armateurs de se protéger contre les très lourdes conséquences d'éventuels accidents. On peut faire valoir que l'existence de cette clause est justifiée par le nombre toujours croissant des accidents dus à la négligence de l'équipage et que la clause affecte arbitrairement aussi bien l'armateur sérieux que l'armateur peu soigneux, car c'est un fait reconnu que même l'armateur le plus attentif peut connaître un jour ou l'autre un acte de négligence sur un de ses navires entraînant des avaries graves. Pour supprimer ce traitement arbitraire, il semble que cette clause ne devrait être utilisée, tout au plus, que dans des cas d'espèce. Ainsi, dans la mesure où la négligence de l'équipage peut être imputée à un facteur qui est du ressort de l'armateur, par exemple dans le cas d'une longue série de sinistres pour cause de négligence de l'équipage qui paraît devoir être imputée à une mauvaise politique de gestion de l'armateur, l'application d'une franchise additionnelle pourrait inciter ledit armateur à revoir sa politique.

151. On est certes en présence de considérations contradictoires et il faudrait peut-être attacher davantage d'importance aux besoins respectifs des parties au contrat, c'est-à-dire l'assureur, qui a besoin de prévenir des règlements excessivement coûteux, et l'assuré, qui a besoin de se protéger contre les conséquences financières d'un sinistre grave. A notre avis, la présence d'une clause de franchise additionnelle dans la police type d'assurance sur corps ne permet pas de concilier équitablement ces deux besoins antagonistes<sup>133</sup>. Il semblerait d'ailleurs que dans la pratique cette clause soit parfois supprimée. A cet égard, il faudrait se demander aussi si une majoration sélective de la prime à l'encontre de certains armateurs serait un moyen plus efficace et moins arbitraire d'encourager les propriétaires de navires à prévenir la négligence de leurs équipages.

#### 5. L'effet de la valeur agréée sur l'indemnité pour contributions d'avarie commune, frais de sauvetage et frais de conservation

152. Une exception notable à la règle britannique de la valeur agréée représentative de la valeur assurée ou de la valeur réelle du navire concerne le traitement de la valeur agréée aux fins de l'indemnité pour contributions d'avarie commune<sup>134</sup>, frais de sauvetage<sup>135</sup> et frais de conservation<sup>136</sup>. Afin de déterminer le montant de l'indemnité due à ce titre, on compare la valeur agréée de la police avec la valeur réelle de l'objet au moment de la perte ou à la fin du voyage<sup>137</sup>. A supposer que le navire soit

---

<sup>131</sup> Fairplay International Shipping Weekly, Londres (17 octobre 1974), p. 45.

<sup>132</sup> Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 187; et Special Conditions for Hull Insurance of Steamers and Motor Vessels, art. 7.

<sup>133</sup> Toutefois, dans sa réponse au questionnaire sur l'assurance sur corps du secrétariat, le Koweït préconise l'application rigoureuse de la clause et, si possible, une majoration de la franchise; pour sa part, le Bangladesh préconise de remanier la clause pour en exclure tous les dommages imputables à la négligence de l'équipage.

<sup>134</sup> Une contribution d'avarie commune est un paiement que l'une des parties à un règlement d'avarie commune effectue pour rembourser les autres parties qui ont été lésées au cours de la traversée ou ont encouru des frais à la suite d'un acte d'avarie commune (voir par. 26).

<sup>135</sup> Les frais de sauvetage sont la somme payable à titre d'indemnité à un tiers qui a agi sans mandat conventionnel pour préserver la chose assurée d'un péril couvert par l'assurance. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit., p. 351.

<sup>136</sup> On trouvera l'explication de la notion de «conservation» au paragraphe 148.

<sup>137</sup> Le remboursement des contributions d'avarie commune et des frais de sauvetage est régi par l'article 73 de la loi de 1906. Bien que ce remboursement vaille aussi pour l'assurance sur facultés, le risque pratique de sous-assurance pour les marchandises a été supprimé par la révision de 1974 des règles d'York et d'Anvers, qui stipulent que la valeur contributive (valeur réelle) doit être fondée sur la valeur indiquée dans la facture commerciale, augmentée



assuré à 100% par la police, c'est-à-dire que le montant de l'assurance souscrite équivaille à la valeur agréée, e: que la valeur agréée soit identique à la valeur réelle, l'indemnité payable à l'assuré n'est pas modifiée. Mais si la valeur agréée est inférieure à la valeur réelle, l'assuré est traité comme étant en fait sous-assuré pour ce genre de risque (bien que, d'après la police, il soit censé être pleinement couvert), de telle sorte que l'indemnité est réduite au prorata de la différence entre les deux valeurs.

153. Ainsi, un assuré qui aurait une police fondée sur la formule S.G. du Lloyd's et sur les clauses de *'Institute Time Clauses: Hulls*, qui y sont jointes, risque d'avoir à supporter une part de ces dépenses. Il en va de même de beaucoup d'autres réglementations nationales en matière de police sur corps<sup>138</sup>. Bien que la relation véritable des diverses parties à un règlement d'avarie commune ou de sauvetage ne soit pas touchée par cette règle, le montant de l'indemnité que l'assuré reçoit pour sa contribution aux frais des autres parties en cause est abaissé.

154. Par suite des variations assez grandes qui peuvent intervenir à bref délai dans les évaluations sur corps et de l'extrême difficulté z qu'il y a à évaluer un navire, on risque fort, quand on souscrit une police, de convenir d'une valeur qu'on croit être raisonnablement proche de la valeur marchande du navire pour s'apercevoir au moment de la perte que cette valeur est nettement inférieure à la valeur réelle<sup>139</sup>. C'est pourquoi on peut souscrire une garantie supplémentaire, moyennant une prime plus élevée, grâce à *'Institute Excess Liabilities Clause (Hulls)* ou *'Institute Total Loss and Excess Liabilities Clauses (Disbursements, etc.)*, qui toutes les deux contiennent des dispositions identiques offrant une protection contre le «risque supplémentaire» représenté par le décalage entre la valeur agréée dans la police principale et la valeur réelle.

155. A notre avis, ce traitement de la valeur agréée comme n'étant pas représentative de la valeur réelle aux fins de ces risques et dépenses potentiels n'est pas équitable pour l'assuré<sup>140</sup>. Certes, il est rare, dans les pays développés à économie de marché, qu'un armateur ne se rende pas compte des risques auxquels il demeure exposé avec une assurance classique. Mais dans les pays en développement, qui ne sont pas encore très versés dans les questions d'assurance maritime, pareille lacune dans la couverture d'assurance peut très bien échapper à l'armateur. Ayant essayé d'évaluer son navire le plus exactement possible, il peut avoir l'impression trompeuse qu'il s'est donné une couverture complète avec la police sur corps courante. Ces lacunes cachées sont fâcheuses dans les assurances pratiquées sur le marché international, car elles supposent un niveau de connaissance qui n'existe pas toujours sur les autres marchés nationaux, et elles sous-entendent la présence de courtiers qui mettent leurs clients en garde contre ces embûches, ce qui n'est pas non plus le cas sur tous les marchés nationaux.

156. On a fait valoir que la méthode actuelle visait à limiter la responsabilité de l'assureur pour ce genre de sinistre, mais cet argument n'est pas entièrement convaincant. Quant à la contribution à l'avarie commune et aux frais de sauvetage, la relation entre la valeur marchande et la valeur assurée n'est qu'un des divers facteurs qui déterminent l'indemnité que les assureurs devront verser et dont ils doivent tenir

---

du coût de l'assurance et du fret; ce montant est habituellement inférieur à la valeur agréée dans les polices d'assurance sur facultés (lesquelles comprennent toujours, en plus de ces éléments, le bénéfice prévu). Le remboursement des frais de conservation est régi par la clause 9 de *'Institute Time Clauses: Hulls* (voir annexe II).

<sup>138</sup> La *general average and salvage clause* et la *sue and labor clause*, dans les *American Institute hull Clauses* (2 juin 1977) ; la clause 1 b des Conditions générales de la police sur corps (pour l'avarie commune et le sauvetage), publiées par Seguros Oceànica Internacional, S.A., Mexico; l'alinéa 1 de l'article 26 de la Police française d'assurance maritime sur corps de navires.

<sup>139</sup> La valeur marchande des navires ne cesse de changer. Voir S. N. Sanklecha, "Hull Insurance and Valuation of ships», *Indian Shipping*, Bombay, vol.29, n°5/1977, p. 7 à 10 ; Et Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1977, citant un cas de litige quant à la valeur saine d'une navire : « ... On a demandé à peu près sept avis d'experts réputés du Royaume-Uni et du continent européen, qui ont donné un chiffre différent, l'écart entre les deux extrêmes étant de 140 % . ».

<sup>140</sup> A l'appui de cet argument, voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1977, allocution du Président.

compte dans le calcul de la prime<sup>141</sup>. Par conséquent, la responsabilité de l'assureur peut varier pour d'autres raisons.

157. Par conséquent, il conviendrait de mettre au point une police type dans laquelle la valeur agréée serait représentative de la valeur réelle aux fins de calcul de l'indemnité afférente à ces risques et dépenses. Dans ces conditions, si l'on est assuré à 100%, les risques seront couverts intégralement par la nouvelle police. Cette conception a cours dans certains autres régimes d'assurance nationaux<sup>142</sup>. Cette formule unifiée offrirait aux armateurs une bonne couverture globale présentant moins de lacunes cachées pour l'assuré non averti, notamment dans les pays en développement. En outre, la suppression de la couverture fragmentaire actuelle simplifierait la police globale aux fins de l'interprétation des clauses, ainsi que le processus de règlement des sinistres.

#### 6. Couverture du risque d'abordage

158. Mise à part la fragmentation inhérente à la prise d'une couverture contre le risque d'abordage en partie sur le marché commercial et en partie auprès des clubs P. et I. (voir par. 74), certaines caractéristiques de la garantie commerciale pourraient être simplifiées. Du fait que par la collision clause (clause d'abordage), la couverture est limitée, selon le cas, aux trois quarts ou à la totalité de la valeur agréée du navire, l'armateur risque de subir un dommage dont il ne sera pas pleinement indemnisé. Les armateurs qui ont recours aux assurances britanniques cherchent souvent à se prémunir contre cette éventualité soit par la *Institute Excess Liabilities Clause (Hulls)* ou les *Institute Total Loss and Excess Liabilities Clauses*, soit en souscrivant une assurance spéciale auprès d'un club P. et I.

I59. A notre avis, il est superflu de souscrire une garantie supplémentaire sous forme d'une série de clauses annexées à la police. Etant donné que la clause d'abordage est un contrat d'assurance distinct, dont l'indemnisation s'ajoute à celle de la police de base sur corps, il n'est pas nécessaire que l'étendue de la couverture offerte par cette clause soit la même que celle de la police principale. La valeur agréée du navire établit sa valeur assurable, laquelle détermine la limite maximale d'indemnisation des avaries subies par le navire. Mais cette valeur ne coïncide pas toujours avec le montant du sinistre. Au lieu de limiter arbitrairement la couverture du risque d'abordage à la valeur agréée du navire, mieux vaudrait modifier légèrement la clause d'abordage pour laisser l'étendue du risque indéterminée, celle-ci étant fixée ensuite d'un commun accord entre les parties<sup>143</sup>. On supprimerait ainsi la nécessité d'adjointre à la police une clause distincte pour couvrir ces risques en excédent, ce qui simplifierait sensiblement le processus d'acquisition et d'interprétation de la garantie effective. Si la garantie désirée est celle des conditions types courantes, on peut alors inscrire dans la police la valeur agréée du navire, ce qui laisse à l'assuré la faculté de se prémunir plus complètement contre les risques d'abordage en excédent en s'adressant à un club P. et I.

#### 7. Choix de l'endroit où faire faire les réparations: application de la «tender clause» (clause d'appel d'offres)

I60. Si un navire subit une avarie couverte par la police d'assurance, le choix de l'endroit où les réparations seront faites est important, car le critère qui détermine l'étendue de l'obligation de l'assureur dans de tels cas est le coût raisonnable des réparations. La clause 19 des *Institute Time Clauses: Hulls* (voir annexe II) donne à l'assureur le pouvoir de faire opposition au choix d'un chantier naval par l'armateur

<sup>141</sup> Par exemple, la responsabilité de l'assureur pour les contributions d'avarie commune varie avec la valeur des marchandises transportées, comme il a été souligné dans l'allocation du Président de l'Association of Average Adjusters (voir note 135), où il est dit aussi qu'il n'en va pas de même pour les frais de conservation.

<sup>142</sup> Voir le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, art. 70.

<sup>143</sup> Des modifications seraient à apporter à la présentation de la limite de la garantie due par l'assureur, parce que les indemnités dues en vertu de la clause d'abordage et de la clause de risque en excédent seraient différemment calculées; la fusion des deux clauses ne modifierait pas nécessairement la responsabilité de l'assureur.

Depuis la distribution initiale du présent rapport, on a fait remarquer, à la septième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, tenue en décembre 1980, que sur certains marchés il était d'usage, que cette clause de couverture de risques en excédent fasse l'objet d'un contrat séparé avec l'assureur ou le réassureur, ce qui fait que l'amendement suggéré serait plus difficilement applicable sur ces marchés.

et de faire son propre choix ou de demander que les travaux soient mis en adjudication. Dans la pratique, il semble que les assureurs attendent de leurs clients qu'ils commencent par faire un appel d'offres. Si l'assureur Exige qu'il y ait plusieurs offres, il paiera une indemnité de 30 % par an de la valeur agréée du navire pour le temps perdu du fait de cette exigence, mais uniquement si l'assuré accepte l'une des offres supplémentaires approuvées par l'assureur. S'il y a des offres supplémentaires, qu'elles soient d'un montant inférieur et qu'elles soient approuvées par l'assureur, il ne semble pas y avoir de difficultés. Si, en revanche, les nouvelles offres sont plus élevées, il n'est guère probable que l'assureur en approuve aucune et, par conséquent, il se rabattra sur l'une des offres précédemment obtenues par l'assuré. Dans ce cas, l'application de la clause est inéquitable pour l'assuré parce que, bien qu'un nouvel appel d'offres ait été exigé par l'assureur, ce qui a entraîné une perte de temps, une des conditions pour que l'assuré ait droit à l'indemnité pour temps perdu n'est pas remplie, puisque l'assureur n'a pas approuvé l'une des offres ainsi obtenues<sup>144</sup>.

I61. La dernière partie de la clause concerne l'application d'une sanction qui consiste en une réduction de 15 % de l'indemnité d'avaries en cas de non-respect de la clause. Ainsi, les dispositions qui prévoient l'obligation pour l'assuré de notifier la perte à l'assureur et la faculté pour celui-ci de choisir le port de réparation sont incluses dans le champ d'application de la sanction, de même que la disposition qui traite des appels d'offres<sup>145</sup>. Bien que le système des sanctions soit un bon moyen d'obtenir le respect rigoureux des conditions de la clause, la pénalité devrait être plus souple afin de tenir compte d'éventuelles circonstances atténuantes. On a fait valoir en effet qu'il est:

... parfois impossible pour l'assuré de donner effet aux dispositions de la clause d'appel d'offres, car il peut exister des restrictions d'ordre législatif ou autre quant au lieu où les réparations peuvent être faites. Par exemple, le contrôle des changes peut interdire l'exécution des réparations, autres que celles qui sont indispensables à la navigabilité, en dehors du pays où le navire est immatriculé. Dans d'autres cas, les réparations faites à l'étranger peuvent être frappées de droits de douane très élevés lorsque le navire revient à son port d'attache. Par ailleurs, quand les chantiers navals sont très occupés, les réparateurs ne sont pas toujours disposés à faire des soumissions <sup>146</sup>.

Bien que les assureurs acceptent parfois d'apporter à titre exceptionnel des améliorations au régime de la pénalité, il est préférable d'incorporer dans la clause d'appel d'offres une règle plus souple sur laquelle l'armateur peut s'appuyer à bon droit.

#### 8. Clause de paiement en compte à titre de contribution aux réparations

162. Il est généralement admis qu'un armateur peut avoir besoin d'une avance de fonds avant le règlement définitif d'un sinistre pour faire face à de grosses factures de réparation. Mais, en l'état actuel des choses, l'assureur n'est nullement obligé de faire une telle avance en vertu des polices britanniques types. Dans la pratique, il est rare que l'assureur refuse de verser cette avance, mais l'assuré n'a en droit aucun moyen de le contraindre. Par conséquent, dans les cas où l'obligation d'indemnisation de l'assureur n'est pas contestée, il serait souhaitable d'inscrire dans la police une disposition prévoyant que l'assureur doit verser un acompte tout au moins pour les grosses réparations approuvées par ses experts. La situation est à peu près la même sur le marché britannique et sur le marché français où, bien qu'il

<sup>144</sup> Dans la section 182, intitulée «Invitation to tender», du Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, on semble avoir pallié la difficulté en spécifiant que l'indemnité est autorisée uniquement si la perte de temps dépasse dix jours.

<sup>145</sup> Il existe une sanction analogue dans les polices françaises pour certains types de non-respect par l'assuré des dispositions de (équivalent français de la clause. Voir Police française d'assurance maritime sur corps de navires, art. 23.

<sup>146</sup> Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., p. 441; voir aussi « Philippine repair mandate has far-reaching effects on the industry », *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres (23 mars 1978), p. 57; cet article évoque un décret du Président des Philippines qui émet des restrictions quant aux lieux de réparation pour tous les navires appartenant à des Philippins ou immatriculés dans le pays.

n'existe aucune clause à cet effet, l'assureur accepte généralement de verser un acompte pour les gros travaux<sup>147</sup>. En revanche, il existe une disposition en ce sens dans les polices d'assurance norvégiennes<sup>148</sup>.

#### 9. La décision de ne pas entreprendre de réparation: demande 11 l'indemnisation pour avarie non réparée

163. Les demande, d'indemnisation pour un navire qui n'est pas encore réparé donnent lieu généralement à de longues négociations et sont une source de retard dans le règlement des sinistres, et cela pour plusieurs raisons. L'une d'entre elles est qu'il y a une difficulté pratique inévitable à estimer la valeur «saine», c'est-à-dire avant avarie, et la valeur du navire endommagé. Les estimations faites par des courtiers spécialisés dans l'achat et la vente diffèrent souvent beaucoup d'un courtier à l'autre.

164. Un autre problème, du moins avec les polices britanniques, résulte de l'incertitude quant aux règles régissant cette indemnité. La loi de 1906 stipule que l'assuré est en droit de recevoir une indemnité pour des avaries non réparées à un navire qui n'a pas été vendu pendant la durée de la police, indemnité qui est fondée soit sur la dépréciation raisonnable résultant de ces avaries, soit sur le coût raisonnable des réparations si celui-ci est moins élevé<sup>149</sup>. Toutefois, la loi de 1906 est muette quant à la façon de déterminer la «dépréciation raisonnable» et le «coût raisonnable des réparations». De plus, la jurisprudence britannique ne traite pas de ces questions d'une façon suffisamment uniforme. En conséquence, les opinions sont partagées sur le point de savoir s'il faut tenir compte de la valeur agréée figurant dans la police pour calculer la dépréciation<sup>150</sup>, si le coût estimé des réparations doit comprendre les frais estimés de la mise en cale sèche<sup>151</sup> et à quel moment le coût des réparations doit être estimé<sup>152</sup>. On a essayé de faire face aux demandes d'indemnisation avant réparation au moyen de clauses de règlement des sinistres ou de clauses prévoyant un délai de forclusion, mais aucune d'entre elles n'est véritablement entrée dans la pratique<sup>153</sup>.

165. Même si l'on fait abstraction de ces difficultés pratiques et de la confusion juridique, laquelle pourrait être évitée par l'insertion de clauses appropriées dans le contrat d'assurance<sup>154</sup>, il semble que l'assureur soit généralement peu enclin à indemniser ce genre de sinistre, considérant que bien souvent le règlement favorise indûment l'assuré. Ainsi, une demande d'indemnisation pour avarie non réparée peut être faite pour un navire qui est sur le point d'être vendu à la ferraille et, à moins que l'avarie n'affecte le volume de métal récupérable, elle n'a généralement aucune incidence sur la valeur de la ferraille; l'assuré reçoit donc le produit normal de la vente, plus l'indemnité pour avarie non réparée<sup>155</sup>. Il peut en être de même quand un navire est vendu à un nouveau propriétaire pour remise en exploitation<sup>156</sup>.

<sup>147</sup> Voir «Le règlement des indemnités d'assurance», p. 16, rapport présenté par P. Latron au Colloque sur l'assurance maritime des navires de mer, tenu à Casablanca du 1<sup>er</sup> au 4 septembre 1975 sous les auspices de l'Union arabe d'assurance.

<sup>148</sup> Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 90.

<sup>149</sup> Article 69 (3). Quant aux avaries non réparées d'un navire qui est vendu pendant la durée de la police, voir *Pitman c. Universal Marine Insurance Co.* (1882) 9 Q.B.D. 192.

<sup>150</sup> Voir *Irvin c. Hine* (1950) 1 K.B. 555; *Elcock c. Thomson* (1949) 2 K.B. 755.

<sup>151</sup> Ces frais peuvent représenter jusqu'à un tiers ou la moitié du coût raisonnable des réparations. Voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1966, p. 18 et 19; et Buglass, op. rit., p. 108 et 109.

<sup>152</sup> Voir *Irvin c. Hine* (1950) 1 KB. 555; *Helmeville c. Yorkshire Insurance Company (the «Medina Princess»)* (1965) 1 Lloyd's Rep. 361; K Goodacre, «The inflation factor in hull claims *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres (8 mai 1975 p. 33 à 35 et Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., p. 439.

<sup>153</sup> Voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1976, p. 12; et K Goodacre, «The inflation factor in hull claims», *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres (8 mai 1975), p. 35.

<sup>154</sup> Voir J. K Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Londres, Whiterby and Co. I td 1974 p, 279

<sup>155</sup> Toutefois, il y a des cas de vente à la ferraille ou le navire n'aurait pas été vendu s'il n'avait pas été endommagé. Dans ce cas, la valeur marchande du navire avant avarie peut très bien être supérieure à sa valeur de ferraille, de sorte que l'assuré peut subir une perte. Voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1977, allocution du Président.

<sup>156</sup> 151 Mais, il est souvent difficile de déterminer si le prix de vente a été affecté ou non par l'avarie non réparée (par exemple, si celle-ci n'affecte pas la navigabilité et est suffisamment légère pour se passer d'être réparée), ou si le vendeur a été particulièrement chanceux en tirant un bon prix de son navire. On fait valoir que dans ce dernier



I66. Ainsi, comme il a été dit, «il arrive, dans l'état actuel des choses, que, par suite d'événements survenus après l'expiration de la police, l'assuré fasse un bénéfice en ce sens qu'il n'a pas souffert en définitive de perte financière»<sup>157</sup>. Dans cette mesure, il est évident que la pratique britannique en matière d'avarie non réparée ne garantit pas que le contrat d'assurance est un contrat d'indemnisation pour des pertes réellement subies par l'assuré. C'est pourquoi, les assureurs hésitent devant les solutions juridiques applicables à ces sinistres, à quoi s'ajoute la confusion sur le point de savoir quelle est la solution applicable, ce qui fait échec aux procédures de règlement des sinistres ; il s'ensuit que, dans pratiquement chaque cas, le règlement doit être négocié.

I67. En conséquence, on peut faire valoir que les difficultés en matière de règlement des avaries non réparées dépassent le simple problème de l'estimation des valeurs et des coûts et celui que pose le manque de clarté et de précision des règles juridiques en vigueur. En fait, le problème a trait à l'indemnisation elle-même, telle qu'elle est actuellement conçue. A cet égard, il faudrait revoir le fondement juridique de cette cause d'indemnisation, afin de trouver une formule qui permette un dédommagement de la perte financière effectivement subie par l'assuré.

I68. Des suggestions ont été faites récemment en vue de réviser la base d'évaluation du sinistre en cas d'avarie non réparées<sup>158</sup>. Ces suggestions tendent à limiter l'indemnisation aux seuls cas où l'assuré a effectivement subi un préjudice financier lors d'une vente. Ainsi, en cas de perte ultérieure totale et dans la plupart des cas de vente à la ferraille, où l'assuré ne subit aucun préjudice du fait d'une avarie non réparée, toute indemnisation serait exclue. Dans les autres cas de vente du navire, l'assuré devrait démontrer qu'il a subi une perte parce qu'il a vendu son navire moins cher, sous réserve d'une estimation du coût raisonnable des réparations. Ces suggestions méritent un examen attentif, car elles pourraient offrir une base de compromis entre les intérêts de l'assuré et ceux de l'assureur. Il faudrait tenir compte bien entendu du cas de certaines ventes à la ferraille et de certaines ventes normales pour remise en exploitation du navire où l'assuré a subi une perte du fait de l'avarie non réparée, mais où cette perte n'apparaît pas dans le prix de vente (voir notes 150 et 151).

I69. Dans le cadre d'une tentative de révision de la base d'indemnisation pour avaries non réparées, il conviendrait d'analyser la position d'autres régimes juridiques nationaux. Au Japon et en Norvège, l'indemnisation est autorisée uniquement en cas de vente du navire<sup>159</sup>, l'indemnisation étant calculée d'après le coût estimé des réparations au moment de la vente<sup>160</sup> mais limitée à la réduction du prix de vente imputable à l'avarie<sup>161</sup>. Aux Etats-Unis, la position est la même qu'au Royaume-Uni. Mais, contrairement à ce qui se passe sur le marché britannique, aucune demande d'indemnisation pour dépréciation n'a jamais été négociée aux Etats-Unis<sup>162</sup>. A noter toutefois qu'à la suite d'amendements récemment apportés aux clauses relatives aux navires de l'Institut des assureurs américains, on a ajouté aux polices types la clause suivante:

Aucune demande d'indemnisation pour avarie non réparée ne sera admise, sauf dans la mesure où l'assuré fera la preuve que le dommage global causé par des risques couverts pendant la durée de la

---

cas l'assuré devrait pouvoir présenter une demande d'indemnisation pour avarie non réparée car, en l'absence d'avarie, il aurait pu vendre son navire encore plus cher.

<sup>157</sup> Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1977, allocution du Président.

<sup>158</sup> Ibid.

<sup>159</sup> En Norvège, une indemnisation n'est prévue que dans le cas de certains types de vente. Voir le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 174.

<sup>160</sup> Au Japon, le coût estimé des réparations est corrigé compte tenu de certains bénéfices qui auraient pu être réalisés et de certaines dépenses qui auraient dû être faites si le navire avait été effectivement réparé, par exemple la valeur de récupération des pièces détachées vendues à la ferraille, les frais de radoub et du réparateur. Voir *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokyo, The Non-Life Insurance Institute of Japan, 1979, p. 117.

<sup>161</sup> En Norvège, sauf preuve du contraire, l'avarie est réputée n'avoir entraîné aucune baisse du prix d'un navire vendu à la ferraille, et, dans les autres cas de vente prévus, elle est réputée avoir diminué le prix du montant estimé des réparations. Voir le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 174, et les commentaires y relatifs.

<sup>162</sup> Voir Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1966, p. 18. Toutefois, il paraît y avoir aux Etats-Unis une controverse identique concernant les frais de cale sèche. Voir Buglass, op. cit., p. 108 et 109.



police et non réparé à l'expiration de la police a diminué la valeur marchande réelle que le navire aurait eue à cette date s'il n'avait pas été endommagé par la réalisation de ces risques<sup>163</sup>.

En revanche, en France, le règlement des avaries non réparées ne semble pas être admis car, en règle générale, les demandes d'indemnisation doivent être accompagnées d'une facture acquittée<sup>164</sup>.

I70. En résumé, il apparaît que le problème de l'indemnisation des avaries non réparées mérite un examen plus approfondi que celui qui peut lui être consacré dans le présent rapport. Le secrétariat de la CNUCED a pourtant tenu à mettre en lumière les défauts du système actuel et à suggérer une révision générale des bases de l'indemnisation de cette catégorie d'avaries.

#### 10. Effet juridique de la franchise déductible sur l'établissement des droits de subrogation

I71. Comme on l'a expliqué plus haut (voir par. 96), dès lors que l'assureur règle un sinistre, il est subrogé dans les droits de l'assuré vis-à-vis des tiers responsables. En général, si l'objet endommagé est sous-assuré, c'est-à-dire si le montant souscrit est inférieur à la valeur agréée énoncée dans la police, l'assuré est traité comme coassureur à concurrence du montant non assuré et il reçoit à ce titre, comme les autres assureurs, une part du montant de la réparation payée par le tiers. Cependant, il n'est pas certain qu'en droit britannique l'existence d'une franchise déductible, qui constitue une forme de sous-assurance en ce qu'elle oblige l'assuré à assumer une part de la perte, habilite l'assuré à être traité comme coassureur et à venir en concurrence avec les autres assureurs. Quant aux conditions générales britanniques de l'assurance maritime, elles refusent à l'assuré le statut de coassureur pour ce qui est de la franchise<sup>165</sup>. Ainsi, l'assureur a droit à la totalité des dommages-intérêts jusqu'à concurrence de l'indemnité versée par lui, et ce n'est que s'il y a un excédent que l'assuré peut recevoir la part correspondant à sa franchise. En revanche, les assurances des Etats-Unis accordent à l'armateur le statut de coassureur pour le montant de la franchise, ce qui permet une répartition proportionnelle de toutes sommes recouvrées auprès des tiers à titre de dommages-intérêts<sup>166</sup>. Il en va de même en France et en Norvège<sup>167</sup>.

I72. La pratique britannique peut sembler inéquitable pour l'assuré. Chaque fois que le navire est endommagé, il est évident que les deux parties subissent une perte, l'assureur par l'indemnisation du sinistre et l'assuré par le jeu de la franchise. Alors que l'assureur cherche à réduire ses pertes en se retournant contre les tiers responsables, il paraît inéquitable de refuser à l'assuré la même faculté. Il semblerait même, à cet égard, que l'assureur, qui a pour métier de courir des risques, ne devrait pas bénéficier d'un traitement préférentiel par rapport à l'assuré qui, lui, a justement voulu se prémunir contre des risques en contractant une assurance.

I73. En outre, on a fait valoir que cette conception du recours contre les tiers était un obstacle au règlement des sinistres à l'amiable dans les cas d'abordage, car l'assuré n'avait guère d'intérêt à accepter un règlement admettant la faute mutuelle<sup>168</sup>.

I74. L'intérêt de la question reste mineur lorsque la franchise est peu élevée, mais il croît bien entendu avec le montant de celle-ci et la question peut alors présenter un intérêt majeur pour l'indemnisation de l'assuré. Il convient de noter que certains armateurs dont les flottes supportent une importante franchise

<sup>163</sup> *Claims (General provisions) Clause, American Institute Hull Clauses*. 2 juin 1977.

<sup>164</sup> Police française d'assurance maritime sur corps de navires, art. 23; et Lureau, op cit

<sup>165</sup> Avant-dernier paragraphe de la clause 12 des Institute Time Clauses: Hulls (voir annexe II). Les franchises déductibles n'étaient pas courantes dans les polices avant 1969, mais quand une franchise déductible a été effectivement introduite - par exemple, dans les *Institute Time Clauses: Hulls, -Excess... All Claims* (1<sup>er</sup> juin 1964) - une clause a été insérée qui exigeait la répartition proportionnelle entre l'assuré et l'assureur de la plupart des sommes recouvrées auprès de tiers à titre des dommages-intérêts dans la mesure où l'assuré avait supporté une partie de la perte par l'application d'une franchise déductible.

<sup>166</sup> Voir Buglass, op. cit., p. 279.

<sup>167</sup> Voir, par exemple, le Plan d'assurance maritime norvégien de 1964, sect. 96.2.

Pas bénéficiaire d'un traitement préférentiel par rapport à l'assuré qui, lui, a justement voulu se prémunir contre ces risques en contractant une assurance.

<sup>168</sup> Voir l'Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mai 1971, p. 16; et *ibid.*, Londres, mai 1970, p. 14.

déductible ont pu obtenir la suppression de la clause en question et son remplacement par une clause autorisant la répartition proportionnelle des sommes obtenues à titre de réparation. Toutefois, cette solution n'est pas entièrement satisfaisante, car elle exige de l'assuré qu'il soit très averti des conséquences juridiques des dispositions types du contrat d'assurance.

### **C. - Le régime juridique applicable uniquement à l'assurance sur facultés**

#### *1. Couverture des risques de mer: clauses f.p.a., w.a. et «tous risques»*

175. Comme on l'a indiqué dans le chapitre II, le secrétariat de la CNUCED a constaté, à la suite des entretiens qu'il a eus avec des assurés, qu'un grand nombre d'entre eux ne savaient pas exactement ce que couvrait leur police d'assurance ni si elle répondait à leurs besoins. Cette situation était particulièrement marquée chez les chargeurs, notamment ceux des pays en développement, où les experts en matière d'assurances maritimes sont généralement encore trop peu nombreux. En analysant les clauses relatives aux marchandises de l'Institut des assureurs de Londres, on a constaté que, comme dans le cas de l'assurance sur corps, la présentation des dispositions de la police est peu satisfaisante en ce qu'elle ne facilite guère la compréhension par l'assuré de ses conditions d'assurance. A cet égard, les critiques qui ont été précédemment adressées (voir par. 109 à 123) à la formule S.G. du Lloyd's, et plus particulièrement à la *perils clause* (clause de risques), valent également pour l'assurance sur facultés. Aux difficultés déjà créées par la formule S.G. viennent s'ajouter celles qui tiennent à la complexité des dispositions de la clause 5, où sont exposés les différents types de couvertures offerts par les trois types de police, à savoir les clauses F.P.A., W.A. et «tous risques» de l'Institut de Londres. Pour un examen des trois versions de cette clause 5, voir les paragraphes 83 à 86 ci-dessus.

176. Un examen attentif des trois versions de la clause 5 (voir les annexes III, IV et V) montre que cette disposition a une double fonction: non seulement elle complète la *perils clause* de la formule S.G. du Lloyd's en étendant les risques assurés couverts par la police, mais aussi elle modifie le «mémoire» de la formule S.G., en réglementant l'indemnité payable pour certains types de pertes<sup>169</sup>. Si l'on considère tout d'abord les versions F.P.A. et W.A. de la clause 5, dont la présentation est assez semblable, on constate que les deux textes souffrent de vouloir trop dire en une seule phrase, sans qu'aucune distinction logique soit clairement établie quant à l'intérêt de chacune des deux formules. Ainsi, si l'on prend à titre d'exemple la version W.A. de la clause 5, on note que les termes du mémoire y sont introduits par le libellé suivant: «Garanti libre d'avaries en dessous du pourcentage indiqué dans la police... », avec la réserve suivante: «à moins que l'avarie ne soit générale ou que le navire ou l'embarcation ne soit échoué, n'ait fait naufrage ou n'ait été détruit par l'incendie», qui s'applique à toutes les catégories de marchandises spécifiées dans le mémoire<sup>170</sup>. Dans la même phrase, l'application du mémoire est écartée pour les colis perdus en cours de chargement, de transbordement ou de déchargement par le membre de phrase suivant :

mais nonobstant cette garantie les assureurs sont tenus de payer la valeur assurée de tout colis qui aurait été perdu en totalité en cours de chargement, de transbordement ou de déchargement...

Ce membre de phrase a en outre pour effet d'élargir la *perils clause*, la perte d'un colis en pareille circonstance étant en soi un risque assuré.

177. La dernière partie de la phrase comporte la même dualité dans ses effets. Ce passage se lit comme suit

<sup>169</sup> Cela apparaît dans le fait que la couverture F.P.A. exclut l'indemnisation de certains types d'avaries particulières, c'est-à-dire de pertes partielles, alors que la couverture W.A. inclut l'avarie particulière mais sous réserve de l'application d'une franchise et que la clause «tous risques» couvre toutes les pertes sans application de franchise. Pour les termes et l'effet du mémoire, voir le dernier paragraphe de l'annexe 1 et par. 70 et 114 ci-dessus.

<sup>170</sup> Dans de nombreuses versions de la formule S.G. couramment utilisée de nos jours, les mots «n'ait fait naufrage ou n'ait été détruit par l'incendie» figurent souvent après le mot «stranded» (ne se soit échoué), qui termine le «mémoire». Par contre, le mot «stranded», qui apparaît plus haut dans le «mémoire», continue d'être utilisé seul.

...également pour toute perte ou dommage subi par intérêt assuré qui peut raisonnablement être imputé à l'incendie, à l'explosion, à l'abordage ou à l'entrée en contact du navire et/ou de l'aéronef et/ou d'un engin remorqué avec un corps extérieur (y compris la glace) autre que l'eau ou au déchargement de marchandises à un port de refuge.

Cette partie de la phrase prévaut sur les termes du mémorandum pour ce qui est des pertes ou dommages causés par les événements supplémentaires ainsi énumérés. Elle élargit également la *perils clause* non seulement parce qu'elle dispense de l'établissement normal du lien de causalité et prévoit l'indemnisation de la perte ou du dommage qui «peut être raisonnablement imputé» aux événements énumérés, mais également parce qu'elle inclut parmi les risques assurés de nouveaux risques, tels que la collision d'un «moyen de transport», par exemple un véhicule utilisé au cours du transport terrestre. La version F.P.A. de la clause 5 est formulée de la même manière et présente les mêmes problèmes d'interprétation.

178. Etant donné la complexité de leur structure, les clauses F.P.A. et W.A. ne sont pas d'une compréhension facile. Il faut certainement être très familiarisé avec les questions d'assurances maritimes sur facultés pour comprendre clairement, à la lecture, ce que signifie l'une ou l'autre clause du point de vue de la couverture de l'assurance. Etant donné que les polices d'assurances maritimes sur facultés sont utilisées par des chargeurs du monde entier, qui sont plus ou moins au courant des questions de transport, ces clauses sont loin de constituer une base satisfaisante pour la conclusion du contrat d'assurance.

179. Tout d'abord, il semble qu'il faudrait renoncer à vouloir dire en une seule phrase tout ce que contient cette clause et qu'il faudrait établir une nette distinction entre la partie de la phrase qui étend les risques assurés et celle qui a trait à l'indemnité payable en cas de pertes causées par un risque assuré. Sans cette distinction fonctionnelle, l'intention de la clause n'apparaît pas clairement et, lorsque l'utilisation de la formule désuète S.G. vient encore accroître la confusion, la police dans son ensemble devient extrêmement difficile à comprendre pour l'assuré moyen<sup>171</sup>.

180. En outre, comme on l'a indiqué précédemment (voir par. 114), la présentation d'ensemble de la police pourrait être simplifiée par l'inclusion des dispositions applicables du mémorandum dans la version W.A. de la clause 5 et l'élimination de ces dispositions de la formule S.G. puisqu'elles sont supplantées par d'autres dispositions dans les polices F.P.A. et «tous risques».

181. En ce qui concerne la version «tous risques» de la clause 5, les problèmes de présentation ne sont pas aussi complexes, l'optique adoptée étant elle-même plus simple et consistant à prévoir une couverture étendue de tous les risques sous réserve de certaines exceptions. Cependant, bien que sa formulation soit plus simple, la version «tous risques» de la clause 5 abuse fréquemment les assurés, en leur donnant à penser que la couverture prévue est plus étendue qu'elle ne l'est réellement<sup>172</sup>.

182. En lisant attentivement la clause, l'assuré comprendra que les mots «tous risques» ne signifient pas en fait que tous les risques sont couverts, car les risques de perte ou de dommage par suite d'un retard ou du vice propre ou de la nature de l'objet assuré sont exclus. Pour faciliter la compréhension de la clause par l'assuré, il serait utile de préciser que, comme il est indiqué à l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article 55 de la loi de 1906, cette exclusion s'étend aux cas où le retard lui-même a été causé par un risque assuré. Bien que cela puisse être clair pour quelqu'un qui connaîtrait parfaitement les règles juridiques régissant l'établissement d'un rapport de causalité et l'emploi des termes juridiques anglais *proximate cause* (cause déterminante), on ne saurait attendre des assurés qu'ils saisissent cette subtilité juridique, d'autant plus que le document en question est utilisé sur le plan international<sup>173</sup>.

<sup>171</sup> Des clauses W.A. analogues qui sont utilisées sur d'autres marchés nationaux sont plus claires que la version britannique W.A. de la clause 5 du fait de la séparation des deux fonctions de la clause. Voir, par exemple, la section 2, «avec avarie particulière», du Règlement d'assurances des marchandises en cours de transport, publié par l'Ingosstrakh de l'Union soviétique.

<sup>172</sup> Comme l'indique, par exemple, la réponse du Ghana au questionnaire du secrétariat sur l'assurance sur facultés.

<sup>173</sup> Les conditions des polices utilisées par certains autres marchés nationaux mentionnent expressément cette limitation. Par exemple, la clause «*delay warranty*» (clause relative au retard) des *American Institute Cargo Clauses* et l'article 5 des Conditions générales de l'assurance des transports maritimes et/ou fluviaux émises par Patria, Compañia de Seguros Generales S.A. (Argentine).

183. Plus grave encore est la source d'erreurs que peut constituer la définition restrictive du terme «risque». Il est fréquent que des assurés choisissent cette couverture en pensant qu'elle les protège contre toute perte ou dommage quelle qu'en soit la cause, à la seule exception peut-être, outre les exceptions expressément prévues, de la faute volontaire de l'assuré. Cependant, à la surprise de nombreux assurés, l'étendue de la couverture type «tous risques» est plus limitée, car la formule «risque de perte ou de dommage» est utilisée dans un sens technique qui exclut les pertes normales survenant au cours de l'expédition de certains types de marchandises, ou un certain pourcentage de perte de poids ou de volume, pour les céréales ou les liquides. L'exclusion de ce type de perte procède de l'idée qu'un «risque» de perte ou de dommage ne comprend pas les pertes qui sont inévitables et sont, pour ainsi dire, des conséquences normales du transport. Pour raisonnable que cette façon de voir apparaisse, notamment lorsqu'on connaît le fondement juridique de cette position, elle ne va cependant pas de soi pour l'assuré moyen, en particulier pour ceux qui ne sont pas familiarisés avec le droit anglais ou les principes de l'assurance. La couverture «tous risques» semble logiquement être si proche de la couverture, en fait plus étendue, «toute perte ou tout dommage», laquelle comprend même les pertes normales résultant du transport qui sont mentionnées ci-dessus, qu'il est compréhensible que dans l'esprit d'un assuré moyen il puisse y avoir et il y ait souvent confusion entre les deux. Il importe d'autant plus d'appeler l'attention sur le fait que la version «tous risques» de la clause 5 n'offre qu'une couverture limitée et qu'aucune clause type prévoyant une couverture contre «toute perte ou tout dommage» n'est publiée, si bien que l'assuré peut ne pas savoir qu'il existe une assurance plus étendue. A défaut de cette précision dans le texte même de la clause, celle-ci continuera d'abuser les assurés quant à l'étendue de l'assurance qu'ils souscrivent<sup>174</sup>.

184. Une dernière observation doit être faite en ce qui concerne le rapport entre les couvertures F.P.A., W.A. et «tous risques». Il faudrait examiner sérieusement comment donner à l'assuré la possibilité de savoir exactement ce qui est et ce qui n'est pas compris dans chaque type de couverture afin qu'il puisse faire une comparaison et un choix. En d'autres termes, les trois types de couverture représentent une gradation dans la protection, allant de la couverture F.P.A. (la moins étendue) à la couverture «tous risques» (la plus étendue). Cependant, il est extrêmement difficile pour l'assuré de déterminer comment cette gradation se traduit sur le plan pratique en termes de risques ou de types de dommages couverts et non couverts. A cet égard, il convient de renvoyer à l'examen des avantages de la couverture «tous risques avec exceptions» (voir par. 119 à 121). Rappelons qu'une énumération exhaustive des exceptions apportées à une couverture étendue permet à l'assuré de déterminer plus facilement si l'assurance en question répond à ses besoins particuliers et de comparer la couverture offerte avec d'autres. Cette formule pourrait être utilisée en matière d'assurances de marchandises pour établir trois degrés d'assurance - qui pourraient s'inspirer plus ou moins directement des types de couvertures actuels si cela paraît souhaitable - entre lesquels l'assuré pourrait choisir, compte tenu du montant de la prime.

## *2. Couverture de l'assurance sur les conséquences du retard*

185. Comme on l'a indiqué précédemment (voir par. 182), la version «tous risques» de la clause 5 des clauses relatives aux marchandises de l'Institut des assureurs de Londres exclut «la perte, l'avarie ou les frais dont la cause déterminante est le retard». Les conditions W.A. et F.P.A. prévoient la même exclusion, mais celle-ci figure à la fin de la clause d'assurance des marchandises en cours de route (clause 1). Cette exclusion s'applique même lorsque le retard lui-même est causé par un risque assuré. Ainsi, lorsqu'un navire s'est échoué et que les marchandises sont endommagées par l'infiltration d'eau de mer, la police d'assurance maritime type couvrira la perte. Cependant, la clause d'exclusion du retard a pour effet que si ce n'est pas l'échouement qui a entraîné la détérioration des marchandises, mais que, les

---

<sup>174</sup> Les conditions des polices utilisées sur certains autres marchés nationaux mentionnent expressément ces limitations: par exemple, la section 22 du Plan norvégien d'assurance de 1967 pour le transport des marchandises exclut, à l'alinéa e, les «pertes commerciales normales»; la section 6 des conditions «tous risques» du Règlement pour l'assurance des marchandises en cours de transport, publié par l'Ingosstrakh de l'Union soviétique, exclut les pertes qui sont la conséquence de «la nature propre des marchandises, y compris par séchage» et «les quantités manquantes de marchandises lorsque le conditionnement est intact».



marchandises étant périssables, le retard qui s'en est suivi les a rendues inutilisables, la perte consécutive ne sera pas couverte. Étant donné cette brèche dans la couverture de l'assurance type sur facultés, on peut considérer que si celle-ci n'est pas modifiée pour tenir compte des exigences de chaque cas particulier, cette assurance peut ne pas répondre aux besoins commerciaux de l'assuré.

186. On a dit que la clause d'exclusion du retard procède de l'idée fausse que le retard est un «risque» distinct, qui peut être une cause de perte ou d'avarie<sup>175</sup>. En fait, le retard peut n'être que l'occasion pour un risque de se réaliser. Il est certain que si, dans la police, le risque qui est la cause du retard est selon la police un risque assuré, il est légitime de considérer que tout dommage matériel résultant du retard relève des risques du transport contre lesquels le propriétaire des marchandises a cherché à se prémunir en souscrivant une assurance.

187. L'exclusion des conséquences du retard est souvent justifiée sur la base d'une analogie avec le «vice propre». Certaines marchandises qui se détériorent avec le passage du temps, par exemple les fruits, ont ce vice propre d'être «périssables» et l'on fait valoir que les assureurs n'entendent pas garantir un tel risque. Cependant, il faut observer que cette analogie est trompeuse<sup>176</sup>. Toutes les marchandises ont certaines «propriétés», qui les exposent à certains types de risques particuliers. Certaines marchandises, par exemple le ciment, sont complètement endommagées par l'eau de mer, tandis que d'autres résistent relativement bien. En fait, le caractère périssable de certaines marchandises, qui est l'une de leurs propriétés, les expose simplement à un type différent de risque, le risque de retard. Ainsi on peut difficilement comprendre que la perte de ciment causée par un échouement qui a provoqué l'irruption d'eau de mer dans la cale soit couverte par l'assurance, mais que la détérioration des fruits causée par le même échouement qui a entraîné un retard ne le soit pas. Le degré de risque peut être différent, c'est-à-dire que le risque de retard peut être plus grand que le risque d'irruption d'eau de mer dans la cale, mais cette différence de degré devrait se traduire par une différence dans le montant de la prime et non pas par des exclusions.

188. Le retard peut également être causé par des risques autres que ceux qui sont normalement prévus par une police d'assurance maritime, par exemple le risque de dommage aux installations portuaires, le manque de diligence du transporteur, etc. Qui plus est, le retard peut avoir pour conséquence des pertes autres que le simple dommage causé aux marchandises. Par exemple, l'assuré peut subir des pertes «commerciales», telles que la chute des cours des marchandises pendant la durée du retard ou des difficultés de production par suite de l'arrivée tardive des matériaux. Bien que certains arguments militent en faveur d'un élargissement de la couverture de l'assurance maritime type qui aurait pour effet d'inclure le retard causé par les autres types de risques mentionnés ci-dessus, ainsi que le risque de «pertes commerciales» que le retard peut causer à l'assuré<sup>177</sup>, et que jusqu'à un certain point certains régimes juridiques nationaux de l'assurance ont prévu cet élargissement<sup>178</sup>, l'exemple de la perte ou du dommage matériel causé aux marchandises par un retard résultant d'un risque assuré a été pris ici comme l'exemple le plus flagrant de l'insuffisance de la garantie offerte en pareil cas par les clauses de l'Institut des assureurs de Londres. Bien entendu, le risque de retard peut être couvert sur le marché britannique dans chaque cas d'espèce par l'inclusion de clauses particulières, par exemple par les mots «quelle que soit la cause de l'avarie»<sup>179</sup>. Cependant, en l'absence d'une clause type en ce sens, les assurés, notamment ceux des autres marchés nationaux utilisant les clauses de l'Institut des assureurs de Londres - marchés sur lesquels les usages peuvent être différents - sont mal placés pour faire valoir qu'une

<sup>175</sup> Voir K. S. Selmer, «Delay in cargo insurance or, Cargo Insurance and Modern Transport, éd. revue par K. Grönfors, Göteborg, Akademiförlaget, 1970, p. 13.

<sup>176</sup> Selmer, loc. cit.

<sup>177</sup> Ibid.

<sup>178</sup> Par exemple, la section 68 du Plan d'assurances norvégien pour le transport des marchandises de 1967.

<sup>179</sup> Voir Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., p. 408. Cependant, des clauses relatives à certains types de marchandises peuvent prévoir une couverture type en cas de retard, par exemple la clause 4 des *Institute Frozen Food Clauses (Excluding Frozen Meat)*, Full Conditions (clauses relatives aux produits congelés de l'Institut des assureurs de Londres (ne comprenant pas la viande), conditions intégrales].



semblable protection devrait normalement relever de l'assurance maritime et ils ont peu de chances d'obtenir satisfaction<sup>180</sup>.

### 3. L'emploi des quittances subrogatives

189. Lorsqu'un assureur a indemnisé l'assuré titulaire d'une police d'assurance sur facultés, il demande souvent à cet assuré de signer une quittance subrogative. Bien que juridiquement cette pièce ne soit pas nécessaire pour que l'assureur soit subrogé dans les droits de l'assuré, elle facilite à l'assureur le recours contre des tiers, car elle constitue la preuve que l'assureur possède les mêmes droits que l'assuré. Il peut cependant arriver que ces quittances soient libellées de telle manière que l'assuré cède purement et simplement à l'assureur ses droits de recours contre des tiers au lieu de simplement le subroger dans ses droits<sup>181</sup>. Cette solution a pour effet de permettre à l'assureur d'intenter l'action en recours en son nom propre et, par voie de conséquence, d'interdire tout recours à l'assuré. Ces cessions de droits sont jugées légales<sup>182</sup> et elles permettent à l'assureur de recouvrer auprès des tiers responsables du dommage plus que lui-même n'a versé à l'assuré à titre d'indemnisation, alors qu'il n'en irait pas ainsi en cas de subrogation. Ainsi l'assuré est appelé à renoncer à certains droits de recours contre des tiers pour le dommage subi, qu'il aurait normalement conservés en cas de subrogation (voir par. 96, 126 et 127).

190. L'emploi de ce genre de déclarations au lieu de déclarations ordinaires de subrogation est une pratique qui semble inéquitable, car il est peu probable que l'assuré comprenne pleinement la portée du document qu'il signe. Si ces déclarations ne sont pas actuellement d'un usage courant sur le marché britannique, on sait cependant qu'elles sont encore utilisées sur certains autres marchés du monde, y compris des marchés de pays en développement, sans qu'il soit possible de dire avec précision dans quelle mesure elles ont cours.

### D.- Résumé des améliorations proposées

191. Le présent chapitre du rapport met en lumière certains points sur lesquels le principal régime juridique régissant l'assurance maritime pourrait, semble-t-il, être amélioré. Comme il a été indiqué précédemment, la présente analyse porte surtout sur le régime juridique britannique, qui est, à l'échelle mondiale, le régime selon lequel la plupart des contrats d'assurance maritime sont établis et qui est pratiquement, en ce sens, un régime juridique international de fait de l'assurance maritime. Il convient de souligner que ce n'est pas ce régime lui-même qui est en cause par rapport à d'autres régimes. Cependant, étant donné que les seuls points qui retiennent ici l'attention sont ceux où des améliorations seraient possibles, on risque de donner à tort une impression défavorable. Or, telle n'est pas l'intention. Même s'il présente certains points qui prêtent à la critique, le régime juridique britannique constitue un régime de base très élaboré pour la conclusion du contrat d'assurance maritime, et il est dans l'ensemble

---

<sup>180</sup> La majorité des réponses au questionnaire du secrétariat sur l'assurance des marchandises provenant de pays socialistes et de pays développés à économie de marché ont indiqué que la couverture des conséquences du retard est possible, généralement par l'introduction de clauses spécialement négociées et sous la forme d'une garantie contre la perte ou l'avarie des marchandises du fait d'un retard causé par un risque assuré. Cependant, la moitié environ des réponses de pays en développement, y compris ceux qui utilisent les clauses britanniques sous une forme ou sous une autre, ont indiqué que cette couverture n'était pas prévue. La réponse ci-après, émanant d'un marché national d'un pays en développement qui utilise les clauses britanniques, révèle que l'absence d'une formule type couvrant le cas du retard est une source de difficulté.

«Les compagnies d'assurance s'en tiennent strictement aux conditions stipulées dans les clauses de l'Institut des assureurs de Londres, qui excluent expressément le cas du retard.»

<sup>181</sup> Un exemple de ce libellé est le suivant: «In consideration for the payment of the sum of ... for the loss of. . . I hereby abandon to you all my rights, title and interest in the said goods .." (En contrepartie du paiement de la somme de... pour la perte de ... je renonce en votre faveur à tous mes droits réels et personnels se rapportant auxdites marchandises...)

<sup>182</sup> Voir Goodacre, *Marine Insurance Claims*, op. cit., p. 596, qui cite l'affaire *Compania Colombiana de Seguros c. Pacific Steam Navigation Company* (1963) 2 Lloyd's Rep. 479.

satisfaisant pour les deux parties à ce contrat. Néanmoins, certains points sont susceptibles d'amélioration et c'est là la raison d'être du présent chapitre. Il faut bien admettre que, puisque le régime juridique britannique de l'assurance maritime est, par définition, la création d'un marché national, il a été conçu sur le plan de la forme et du fond pour répondre aux exigences du marché britannique. Or, dans la mesure où le régime juridique britannique est utilisé par la communauté internationale comme régime de base de l'assurance maritime, c'est à juste titre que, sur le plan de la forme et du fond, le régime particulier retient l'attention de la communauté internationale. Les améliorations qui pourraient être apportées à ce régime juridique peuvent être résumées comme suit:

- 1) Dans les pays où le courtage est autorisé - et cela n'a pas trait spécifiquement au régime britannique -, il faudrait envisager de mettre au point des règles imposant des normes minimales de compétence et de responsabilité financière.
- 2) La règle qui frappe de nullité les polices d'assurance établies sur une base P.P.I. (*policy proof of insurable interest*) [preuve d'un intérêt assurable établie par la police] devrait être supprimée, étant donné que ces polices répondent à des exigences commerciales reconnues.
- 3) La règle selon laquelle toute réticence ou fausse déclaration, même non frauduleuse, au moment de la conclusion du contrat d'assurance permet à l'assureur de décliner toute responsabilité quant aux dommages causés par un événement qui n'a aucun rapport avec cette réticence ou cette fausse déclaration crée une situation manifestement inéquitable et devrait être supprimée.
- 4) La formule S.G. du Lloyd's, qui est désuète, devrait être révisée et mise à jour. Plus particulièrement, la terminologie de la *perils clause* (clause de risques) devrait être remaniée pour être rendue intelligible de nos jours et pour en éliminer ce qui a trait aux risques de guerre. En outre, cette clause devrait être combinée avec les dispositions pertinentes des clauses de l'Institut des assureurs de Londres, de telle sorte que les risques ainsi visés figurent dans une seule et même clause de risques. Il faudrait envisager d'abandonner la formule consistant à énumérer les risques garantis par la police en faveur d'une couverture tous risques, sauf exceptions expressément mentionnées. Il faudrait également envisager de faciliter la souscription d'une assurance contre les risques de guerre. Toutes ces réformes viseraient à faciliter l'intelligence et l'interprétation de la garantie offerte par la police, compte tenu notamment de son usage international.
- 5) Il faudrait également envisager d'établir une clause de paiement temporaire pour prévoir le cas d'un désaccord entre deux ou plusieurs assureurs sur le point de savoir qui est tenu d'indemniser une perte.
- 6) La règle selon laquelle la valeur agréée indiquée dans la police détermine les droits des parties à toute réparation de la part du tiers responsable devrait être modifiée, car elle conduit actuellement à la préférence injustement accordée à l'assureur sur le montant de cette réparation lorsque la valeur réelle de l'objet assuré est supérieure à la valeur agréée.
- 7) Il est recommandé que toutes les polices qui font l'objet d'une coassurance contiennent une clause de solidarité pour éviter que l'assuré ne soit tenu de poursuivre chaque coassureur séparément en cas de litige. En outre, tous les contrats d'assurance internationaux dans lesquels l'assuré et le ou les assureur(s) ont leur siège dans des pays différents devraient contenir une clause attributive de compétence qui fixe la juridiction compétente à la convenance des deux parties.
- 8) Les aspects discriminatoires de la *Joint Hull Formula* devraient être éliminés.
- 9) En ce qui concerne plus particulièrement l'assurance sur corps, il est recommandé que la couverture «tous risques» prévue par la *liner negligence clause* (clause de négligence du bord) puisse être choisie par tous les armateurs qui sont disposés à payer la prime correspondante. La clause «*Inchmaree*» et la *liner negligence clause* devraient être elles aussi remaniées de telle sorte que l'intention de leurs dispositions apparaisse plus clairement.
- 10) Il faudrait s'efforcer de remédier à certains des inconvénients que présente l'application d'une franchise déductible du montant de chaque sinistre, notamment lorsque cette franchise est particulièrement élevée, ainsi que de l'application de franchises déductibles aux dommages dus aux intempéries et aux frais de conservation. L'emploi de clauses spéciales pourrait faciliter l'application de la formule «chaque accident ou événement».
- 11) La clause de «coassurance» ne devrait pas être de règle dans les polices d'assurance sur corps.

- 12) Il conviendrait de supprimer la règle qui veut que l'indemnité payable pour des contributions à l'avarie commune et les frais de sauvetage et de conservation soit réduite lorsque la valeur agréée figurant dans la police d'assurance sur corps est inférieure à la valeur réelle de l'objet assuré.
- 13) Il est recommandé que lorsque la responsabilité de l'assuré est engagée en cas d'abordage, la *running down clause* (clause d'abordage) prévoie la possibilité de fixer de manière indépendante le montant maximal des dommages pris en charge par l'assureur au lieu de lier ce montant à la valeur agréée indiquée dans la police.
- 14) Deux aspects de la *tender clause* (clause d'appel d'offres) qui peuvent être une cause d'iniquité, devraient être éliminés: le paiement d'une indemnité pour temps perdu lorsque de nouveaux appels d'offres sont faits par l'assureur, et l'imposition d'une pénalité en cas d'inobservation des termes de la clause alors que celle-ci est due à des circonstances indépendantes de la volonté de l'assuré.
- 15) Il est suggéré d'insérer une clause de paiement en compte dans les polices sur corps.
- 16) La base d'indemnisation pour les avaries non réparées devrait être révisée.
- 17) La clause figurant dans les polices types sur corps qui refuse à l'armateur la qualité de «coassureur» à concurrence du montant de sa franchise et qui lui interdit en conséquence de participer à ce titre au recours intenté contre des tiers, l'assureur ayant la préférence, est inéquitable pour l'armateur et devrait être modifiée.
- 18) Il est suggéré que le libellé de la clause 5 des versions F.P.A. et W.A. des clauses relatives aux marchandises de l'Institut des assureurs de Londres soit simplifié et peut-être davantage aligné sur la version «tous risques» afin de faciliter la comparaison entre les couvertures offertes par ces différentes versions. Le «mémoire» de la formule S. G. du Lloyds devrait être incorporé dans les conditions W.A. et éliminé dans tous les autres cas. En outre, l'étendue exacte de la garantie offerte par la version «tous risques» de la clause 5 devrait être précisée, afin qu'il apparaisse que les pertes normales de marchandises en cours de transport et les conséquences du retard sont exclues.
- 19) Il faudrait mettre au point des clauses types prévoyant une indemnisation pour les dommages matériels résultant d'un retard causé par un risque assuré.
- 20) L'emploi de quittances «subrogatives» aux termes desquelles l'assuré cède en fait à l'assureur ses droits de recours contre les tiers en échange du règlement du sinistre par l'assurance devrait être interdit.

## **Chapitre VI Considérations relatives à l'élaboration d'un régime Juridique International de l'Assurance Maritime**

### **A. - Diversité des régimes juridiques nationaux d'assurance maritime**

192. A l'occasion de l'analyse du régime juridique britannique de l'assurance maritime, on a examiné la conception de cette assurance dans certains autres régimes juridiques nationaux afin de situer l'analyse dans une perspective plus large et, par-là même, de contribuer à offrir des solutions de rechange possibles aux problèmes en discussion. Il ressort de cette analyse comparative que d'autres régimes nationaux abordent de façon souvent différente certains aspects particuliers de l'assurance maritime. En effet, malgré une similitude dans les grandes lignes entre la plupart des régimes d'assurance maritime, chacun d'eux présente de nombreuses différences de fond. Toutes ces différences ont une incidence sur la nature et l'étendue de la protection qu'offre à l'assuré sa police d'assurance.
193. Les comparaisons déjà établies dans les chapitres précédents de ce rapport sont complétées ci-après par quelques exemples supplémentaires qui permettront de mieux comprendre le problème. Il n'est évidemment pas possible de donner la liste de toutes les différences qui peuvent exister entre les divers régimes juridiques nationaux d'assurance maritime, mais une comparaison limitée à certains aspects de quelques régimes nationaux suffit à donner une idée de la complexité de la situation.
194. Les divergences qui existent quant à l'étendue de la protection offerte par l'assurance sur corps peuvent être illustrées par la façon dont la responsabilité en cas d'abordage est couverte dans diverses

polices nationales. Par exemple, selon les conditions types britanniques<sup>183</sup>, et les conditions types de la Société nationale d'assurance du Zaïre<sup>184</sup>, la responsabilité en cas d'abordage n'est normalement couverte que pour les trois quarts du montant des avaries subies jusqu'à concurrence des trois quarts de la valeur agréée du navire, en présument qu'il n'y a pas sous-assurance. Par contre, en France<sup>185</sup>, en Norvège<sup>186</sup>, en République fédérale d'Allemagne<sup>187</sup> et aux Etats-Unis d'Amérique<sup>188</sup>, les conditions prévoient normalement une couverture de la responsabilité de quatre quarts; et en Argentine<sup>189</sup>, ce sont les parties qui conviennent du pourcentage de la garantie.

195. En outre, quant au type d'abordage couvert, les conditions appliquées en France, en Norvège, en République fédérale d'Allemagne et au Zaïre portent sur la responsabilité en cas de heurt du navire assuré contre des corps fixes ainsi qu'en cas d'abordage avec d'autres navires<sup>190</sup>. Par contre, les polices britannique, américaine et argentine ne couvrent que le risque d'abordage avec un autre navire, ce qui fait qu'il faut obtenir une assurance de responsabilité en cas de collision avec des corps fixes, auprès d'un club P et I<sup>191</sup>.

196. Autre différence dans la couverture de la responsabilité en cas d'abordage: dans les polices britannique, américaine, norvégienne et argentine, le risque d'abordage est couvert par un contrat distinct. Par conséquent, les avaries du navire de l'assuré peuvent être indemnisées jusqu'à concurrence de la somme assurée (c'est-à-dire le montant de l'assurance souscrite) et la responsabilité à l'égard de l'autre navire est couverte jusqu'à concurrence de la somme assurée séparément à cette fin. Toutefois, en France, la police sur corps type n'offre qu'une seule couverture combinée avec une limite d'indemnisation (la somme assurée), c'est-à-dire qu'en cas d'abordage l'action d'avaries et la responsabilité à l'égard de l'autre navire doivent être examinées ensemble<sup>192</sup>.

197. Quant aux règles régissant les primes d'assurance, les différences entre les régimes juridiques des divers marchés peuvent avoir d'importantes incidences sur le coût global final d'une police. Par exemple, selon les marchés, on envisage différemment le paiement des primes lorsqu'il y a eu des sinistres successifs ayant fait l'objet d'un règlement au titre d'une police d'assurance maritime (cela s'applique théoriquement tant à l'assurance sur corps qu'à l'assurance sur facultés). D'après les conditions types appliquées au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et en Norvège<sup>193</sup>, la somme assurée représente la limite des engagements de l'assureur pour chaque événement, c'est-à-dire que chacun des

<sup>183</sup> *Institute Time Clauses: Hulls, clause 1* (voir annexe II). 179 Police d'assurance maritime sur corps de bateaux, art. 12. 180 Police française d'assurance maritime sur corps de navire,

<sup>184</sup> Police Française d'assurance maritime sur corps de bateaux, art 12

<sup>185</sup> Police Française d'assurance maritime sur corps de Navires, art 2

<sup>186</sup> Plan norvégien d'assurance maritime de 1964, sect. 196.

<sup>187</sup> DTV-Kaskoklauseln 1978, publié par l'Association des assureurs maritimes allemands, secs. 34, «Ersatz an Dritte».

<sup>188</sup> Clauses de la police sur corps de l'Institut américain des assureurs maritimes, clause de responsabilité en cas d'abordage.

<sup>189</sup> Clause de risques de recours des tiers de la Chambre des assureurs maritimes.

<sup>190</sup> Toutefois, à titre d'exemple des facteurs de complications supplémentaires, on peut citer les seules dispositions norvégienne et française: même si elles couvrent toutes deux les heurts contre des corps fixes, la police française couvre les dommages occasionnés par les chaînes et les ancres du navire (deuxième alinéa de l'article 2), alors que la police norvégienne exclut cette couverture (alinéa g de l'article 194).

<sup>191</sup> Naturellement, la couverture de la responsabilité en cas d'abordage est infiniment plus complexe que ce qui est exposé ici. Si l'assuré veut être complètement couvert, il lui faudra invariablement recourir à une certaine forme de couverture P et I: en effet, la plupart des polices sur corps excluent divers aspects de la responsabilité qui peuvent être liés à un abordage, allant des recours exercés pour faits de mort ou de lésions corporelles jusqu'aux recours pour dommages consécutifs à la pollution.

<sup>192</sup> Toutefois, l'assuré peut augmenter sa couverture par l'insertion des clauses XIII, XIV ou XV et le paiement d'une prime supplémentaire.

Après la distribution du texte initial du présent rapport, en 1978, la police française d'assurance sur corps a été amendée pour constituer un capital distinct égal à la valeur du navire, pour la clause de responsabilité en cas d'abordage. Voir le rapport du secrétariat de la CNUCED «Aspects Juridiques et documentaires de l'assurance maritime française» (TD/B/C.4/ISL/30), par. 47.

<sup>193</sup> Par exemple, la loi de 1906, art. 77; et le Plan norvégien d'assurance maritime de 1964, sect. 79.



sinistres subis pendant la durée de validité de la police est couvert par référence à la totalité de la somme assurée. Il en résulte que l'indemnisation de ces sinistres successifs peut dépasser la somme souscrite. Toutefois, selon les dispositions types des assurances françaises sur facultés et sur corps, la somme assurée représente la limite des engagements des assureurs pour chaque voyage. En fait, donc, après chaque événement dont l'assureur s'est porté garant, le capital assuré est diminué du montant du sinistre. Dans le cas de sinistres successifs dont la valeur totale dépasse la somme souscrite dans la police, l'assuré ne peut être indemnisé qu'à concurrence de cette somme<sup>194</sup>. Néanmoins, dans la police française type d'assurance sur corps, il est prévu que le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement sous réserve du versement d'une surprime. Une disposition assez semblable existe en Argentine et au Zaïre pour ce qui est des avaries aux navires<sup>195</sup>: la somme souscrite représente la responsabilité maximale de l'assureur pendant la durée de validité de la police d'assurance, une reconstitution automatique étant prévue après versement d'une surprime. Le résultat de ces différences est que le titulaire d'une police du type français, zaïrois ou argentin risque continuellement de devoir payer une surprime pendant la durée de sa police, bien qu'à la fin de la période de validité, la prime soit inférieure à ce qu'elle aurait été au titre d'un contrat britannique, où le risque de devoir payer des surprimes n'existe pas dans le cas considéré ici.

198. Une autre différence entre les divers régimes juridiques nationaux qui a une incidence sur l'assurance sur facultés est celle de la durée des risques couverts. Bien qu'il soit maintenant habituel d'avoir une couverture d'assurance sur facultés valable d'un point de l'intérieur des terres jusqu'à un autre point de l'intérieur (plutôt que du port de chargement au port de déchargement), l'interprétation de cette notion de couverture d'un point de l'intérieur à un autre point de l'intérieur varie d'un pays à un autre.

199. En général, cette notion s'entend comme suit: les risques sont couverts depuis la sortie des marchandises des magasins du vendeur jusqu'à leur entrée dans ceux de l'acheteur. Sur le marché de Londres ainsi que sur les autres marchés ayant adopté le régime juridique britannique de l'assurance maritime, ce type de couverture est connu sous le nom de garantie de magasin à magasin et figure dans les clauses d'assurance des marchandises en cours de route<sup>196</sup>. Bien qu'il ne soit pas possible d'examiner ici tous les aspects de la garantie de magasin à magasin, on en analysera néanmoins un élément facilement comparable afin d'illustrer les variations possibles de cette extension de la couverture selon les marchés nationaux. Bien que la plupart des polices nationales offrent une couverture jusqu'au lieu de destination des marchandises, sous certaines réserves, cette garantie à l'intérieur des terres est ordinairement soumise à un délai au-delà duquel elle cesse, même si les marchandises ne sont pas arrivées au lieu de destination. Dans les polices britannique, américaine, soviétique et chinoise, ce délai est de 60 jours après déchargement des marchandises du navire re transporteur maritime<sup>197</sup>. Les polices française, guinéenne et zaïroise stipulent que la garantie des assureurs dans certaines zones spécifiées du port n'excédera pas trente jours après le déchargement, mais que ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur<sup>198</sup>. Les polices norvégienne, suédoise, mexicaine et turque prévoient quinze jours à compter du moment où les marchandises auront été déchargées<sup>199</sup>.

<sup>194</sup>Voir Police française d'assurance maritime sur corps de navire, art. 31; Police française d'assurance maritime sur facultés, art. 27.

<sup>195</sup> Voir Conditions générales de la Police d'assurance sur corps, émise par la Antorcha, Compania Argentina de Seguros S.A., art. 7; Police d'assurance maritime sur corps de bateaux émise par la SONAS du Zaïre, art. 23.

<sup>196</sup> Institute Cargo Clauses, clause I. Voir annexes III, IV et V.

<sup>197</sup> Clause 1 des clauses de l'Institut américain des assureurs maritimes; Règlement de l'assurance des marchandises en cours de transport, publié par Ingosstrakh, Union soviétique, sect. 3; Clauses sur les cargaisons maritimes de la Compagnie d'assurance populaire de Chine, clause 3.

<sup>198</sup> Police française d'assurance maritime sur facultés, art. 9; Police guinéenne d'assurance maritime sur facultés; et Police d'assurance sur facultés émise par la SONAS du Zaïre.

<sup>199</sup> 194 Plan norvégien d'assurance de transport de marchandises de 1967, secs. 31 (dans les cas où les marchandises ne doivent pas être entreposées dans le magasin du destinataire au lieu de destination désigné); Conditions générales de l'assurance de marchandise de l'Association suédoise des assureurs maritimes, art. 5 c; clause magasin à magasin pour les expéditions maritimes de l'Asociacion Mexicana de Instituciones de Seguros; et Conditions générales relatives aux cargaisons de la Police d'assurance maritime turque, clause 8.



Les polices suédoise et mexicaine, elles, prévoient un délai maximal de trente jours si le lieu de destination jusqu'où les marchandises sont assurées est situé en dehors des limites municipales du port de déchargement. Quant aux conditions danoises, elles limitent cette extension de la garantie à l'intérieur du pays à huit jours à compter du déchargement des marchandises ou à trente jours à compter de l'arrivée du navire au port de destination, à moins qu'une clause séparée magasin à magasin, prévoyant une couverture semblable à celle des polices suédoise et mexicaine, ne soit spécialement annexée au contrat<sup>200</sup>.

200. La conclusion d'ensemble qui s'impose à l'évidence après cette analyse comparative de quelques aspects des polices d'assurance sur corps et sur facultés est que les conditions d'assurance varient selon les pays. Ces différences existent malgré une très grande influence internationale des polices britanniques d'assurance maritime et une influence plus limitée des polices françaises.

### **B. - L'importance de l'uniformité dans l'assurance maritime**

201. En raison du caractère international de l'assurance maritime, il semble nécessaire d'harmoniser les régimes juridiques régissant les droits et les obligations des parties aux contrats d'assurance portant sur des opérations de transport et de commerce internationales. Or, comme on vient de le voir, malgré l'existence d'un régime juridique de l'assurance maritime qui est, en fait, presque international, il n'en demeure pas moins que le contenu des régimes nationaux d'assurance maritime est extrêmement varié. Cette constatation a déjà été faite par d'éminents spécialistes internationaux de l'assurance maritime<sup>201</sup>.

202. L'existence de régimes juridiques différents dans le domaine de l'assurance maritime a certaines conséquences pour les parties au contrat, notamment pour l'assuré, car il aura des difficultés à comprendre en quoi consiste la garantie offerte par une police étrangère. Ces difficultés peuvent se présenter quand l'assuré est le destinataire des marchandises couvertes par une assurance souscrite à l'étranger. Il est manifestement important pour ce destinataire de connaître les conditions de l'assurance afin de déterminer si elles répondent à ses besoins. Il en ira sans doute de même quand un armateur souscrira une assurance sur corps à l'étranger.

203. Certains des pays qui ont répondu au questionnaire du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises ont estimé qu'il était important pour le destinataire de savoir ce que couvre la police d'assurance. Dans certaines réponses, il était dit que bien que les polices nationales fussent utilisées pour assurer les importations, les clauses de l'Institut des assureurs de Londres étaient en général utilisées pour les exportations afin de ne pas remettre au destinataire étranger une police d'assurance locale qui ne lui serait pas familière (voir note 23). A cet égard, le degré d'uniformité atteint grâce à l'influence internationale des conditions britanniques a certainement réduit, mais non pas complètement éliminé, les difficultés causées aux assurés par la diversité des régimes juridiques de l'assurance maritime.

204. Il faut toutefois tenir compte du contexte dans lequel les assurés devront utiliser les polices étrangères, notamment dans les pays en développement. La Commission des invisibles et du financement lié au commerce a adopté le 6 novembre 1975 la résolution 9 (VII)<sup>202</sup> par laquelle elle a fait sienne la recommandation contenue dans l'étude du secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises<sup>203</sup> tendant à ce que les marchés nationaux d'assurances des pays en développement couvrent leurs opérations de transport de marchandises par mer. De l'avis de la CNUCED, les pays en développement devraient promouvoir leurs marchés nationaux d'assurance maritime; en agissant ainsi, un certain degré de protectionnisme appliqué à l'industrie locale naissante se justifierait, à condition que cette situation gardât un caractère temporaire<sup>204</sup>.

<sup>200</sup> Voir Conditions générales danoises, art. 9; et Association des assureurs maritimes danois, clause 108.

<sup>201</sup> Voir de Smet, op. cit., p. 529; et Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit.

<sup>202</sup> Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, septième session extraordinaire, Supplément n° 2 (TD/B/590), annexe I.

<sup>203</sup> TD/B/C.3/120.

<sup>204</sup> Ibid, par. 203.

205. En conséquence, le secrétariat de la CNUCED a examiné dans cette étude divers types de mesures de protection visant à promouvoir le placement des contrats d'assurance sur facultés sur les marchés nationaux des pays en développement. Ainsi, les assurés des pays en développement qui appliqueraient la recommandation de la CNUCED relative à la souscription locale de l'assurance maritime n'auront pas, en règle générale, à contracter une police étrangère, étant donné qu'il est prévu que ces polices seront, en principe, délivrées localement. Il s'ensuit donc que théoriquement ces assurés ne bénéficieraient pas directement des avantages d'une harmonisation internationale des régimes d'assurance.

206. Dans une étude intitulée «L'assurance des gros risques dans les pays en développement»<sup>205</sup>, le secrétariat de la CNUCED a préconisé une politique similaire de souscription locale des risques pour ce qui est de l'assurance sur corps. Les principes proposés dans cette étude ont été approuvés par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce dans sa résolution 13 (VIII) du 9 décembre 1977<sup>206</sup>, dans laquelle la Commission a fait siennes les conclusions de l'étude d'où il ressort que l'assurance des grands risques sur le marché intérieur est essentielle pour promouvoir le développement et le progrès sains des compagnies nationales d'assurance. Les armateurs des pays en développement utiliseront donc normalement une couverture locale et ne souscriront pas d'assurance directement à l'étranger.

207. Il y a toutefois plusieurs facteurs dont il faut tenir compte quand on veut déterminer la mesure dans laquelle les assurés contracteront des polices étrangères et, partant, dans quelle mesure ils auront intérêt à ce que les régimes juridiques de l'assurance maritime soient harmonisés. Premièrement, comme il est dit dans l'étude sur l'assurance maritime des marchandises (voir par. 204 ci-dessus), il peut arriver que, dans le cas d'importations, les pays en développement n'aient pas intérêt à demander l'établissement d'une assurance locale, notamment dans le cas des expéditions faites au titre de l'aide ou financées par des prêts étrangers. En effet, en pareil cas, les pouvoirs publics peuvent renoncer à appliquer strictement la règle de l'assurance nationale si cela peut conduire à l'obtention de conditions plus favorables. De même, dans le cas d'échanges entre pays en développement, il est peut-être souhaitable d'avoir des arrangements spéciaux, chaque pays s'assurant pour un pourcentage donné de la valeur des biens faisant l'objet de ces échanges. Dans d'autres cas, l'un des pays en développement peut avoir une réglementation nationale exigeant l'établissement d'une assurance locale pour les exportations seulement et non les importations. Dans tous ces cas, les destinataires des pays en développement peuvent être amenés à s'en remettre à une police d'assurance étrangère et donc avoir un intérêt certain à ce que les régimes nationaux d'assurance maritime soient harmonisés.

208. D'autre part, les recommandations de la CNUCED concernant la souscription des contrats d'assurance sur le marché national ne sont destinées qu'aux pays en développement qui ont besoin d'élargir leur marché national de l'assurance. Pour les pays qui ont déjà un marché de l'assurance solidement établi, les pays développés à économie de marché par exemple, ces dispositions peuvent n'être pas appropriées. Les assurés de ces pays auront donc la possibilité de souscrire des assurances étrangères, soit comme destinataires soit comme armateurs. De même, à mesure que les dispositions prises pour assurer la souscription de contrats d'assurance nationaux conduiront à un renforcement des marchés de l'assurance dans les pays en développement, qui deviendront des marchés solides capables de soutenir la concurrence sur le plan international, les pays en développement pourront fort bien envisager la suppression de toute réglementation à cet égard. A ce stade, les assurés locaux pourraient alors souscrire une assurance étrangère ou recevoir des expéditions assurées à l'étranger et l'harmonisation internationale des régimes juridiques de l'assurance maritime présenterait alors un avantage certain pour eux.

209. Dans cette éventualité, où il y aurait de nombreux marchés de l'assurance bien établis et compétitifs, y compris dans les pays en développement, sur lesquels les assurés pourraient souscrire des contrats d'assurance, il serait souhaitable que ceux-ci puissent vraiment comparer les diverses polices nationales afin de voir les différences qu'elles présentent entre elles et de négocier les conditions de leur

---

<sup>205</sup> TD/B/C.3/137.

<sup>206</sup> *Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, huitième session, Supplément n° 3 (TD/B/684), annexe I.*

police en conséquence. Toutefois, du fait des divergences qui existent entre les régimes juridiques nationaux d'assurance maritime, cette comparaison se heurte à plusieurs obstacles<sup>207</sup>. De même, comme il est dit dans l'introduction aux tableaux d'équivalences pratiques des principaux termes, clauses et couvertures de différents pays pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport, publiés conjointement par l'Union internationale d'assurances-transports et la Chambre de commerce internationale:

La question des assurances-transports est un des problèmes les plus délicats qui se posent en matière de commerce international. Ceci est dû non seulement à la diversité des types d'assurance, mais également au fait que certaines clauses et expressions apparemment synonymes présentent, en réalité, des divergences d'interprétation ou d'application dont l'importance peut échapper aux non-initiés<sup>208</sup>.

210. Donc, du point de vue de l'assuré, l'harmonisation internationale des divers régimes juridiques d'assurance maritime est un élément important du bon fonctionnement d'un marché concurrentiel. Ce principe vaut tant pour les assurés des pays où la concurrence existe déjà entre les marchés que pour les assurés des pays en développement, où pourront finalement se créer des marchés d'assurance solidement établis et où les pouvoirs publics décideront peut-être alors de supprimer la réglementation nationale exigeant la souscription des contrats d'assurance sur le marché national.

211. Une dernière considération, qui milite en faveur d'une harmonisation internationale des régimes juridiques de l'assurance maritime et qui vaut pour le présent, apparaît dans une autre disposition de la résolution 9 (VII) adoptée par la Commission des invisibles et du financement lié au commerce, où la Commission recommande ce qui suit: «eu égard... aux problèmes économiques des pays en développement, il serait souhaitable que, quand cela est possible et techniquement faisable, les contrats d'assurance des exportations de ces pays puissent être placés sur les marchés de ces pays. » Lors de l'application de cette politique, les pays en développement tireraient un avantage très net de l'harmonisation internationale des régimes juridiques de l'assurance maritime: en effet, cela faciliterait l'acceptation sur le plan international des polices d'assurance établies dans ces pays, car les conditions des polices nationales seraient ainsi mieux connues des destinataires étrangers couverts par ces polices.

212. En ce qui concerne les assureurs, l'harmonisation des régimes nationaux de l'assurance maritime ne présenterait d'intérêt que pour la répartition internationale des risques, les conditions de la police pouvant être celles d'un pays autre que celui de l'assureur. Les avantages de l'harmonisation ne sont pas alors aussi évidents. Dans les arrangements de réassurance par traité, un traité couvrant des risques liés aux transports maritimes ne constitue généralement qu'un seul type d'assurance parmi divers autres, tels que l'assurance-incendie, l'assurance des véhicules à moteur. En pareil cas, ce qui intéresse le réassureur, c'est le montant global des sommes reçues à titre de primes et des sommes déboursées à titre d'indemnisation. Si pour l'ensemble des traités, il n'y a pas un excédent satisfaisant de primes par rapport aux demandes d'indemnisation, les traités seront soit revus soit annulés. D'aucuns affirment que la nature même de la réassurance par traité fait que des variations éventuelles des dispositions de la police régissant l'assurance d'origine sont d'une importance relativement mineure. A ce propos, les réassureurs conviennent en général d'accepter, compte tenu du champ d'application et des limites de souscription figurant dans les conditions du traité, tous les risques acceptés par l'assureur d'origine qui sont couverts par les conditions du traité et, conformément aux pratiques établies, le réassureur pourra ne jamais connaître les risques individuels souscrits ou la prime demandée. En d'autres termes, il y a de nombreuses autres variables qui peuvent avoir une incidence beaucoup plus importante sur le succès ou l'échec d'une réassurance par traité particulière, ce qui signifie que le libellé exact des conditions de la police ne doit pas trop préoccuper le réassureur.

213. Toutefois, dans le cas d'arrangements facultatifs de réassurance impliquant de gros risques, tels que les navires, d'aucuns pensent que les conditions des polices locales utilisées par l'assureur d'origine seront relativement importantes pour le réassureur « car il n'est pas rare qu'ils aient à verser des sommes

---

<sup>207</sup> A l'appui de cette thèse, voir Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., p. 30.

<sup>208</sup> Union internationale d'assurances-transports et Chambre de commerce internationale, Tableaux d'équivalences pratiques des principaux termes, clauses et couvertures de différents pays pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport, 3e éd., Zurich, 1969, p. 3.

élevées au titre de garanties types conçues en termes généraux pour des sinistres qui se trouvent entrer dans le cadre de la police mais n'avaient pas été envisagés au moment de la fixation des taux de prime»<sup>209</sup>. En outre, dans la mesure où les coassurances font l'objet d'arrangements internationaux, c'est-à-dire où plusieurs coassureurs situés dans différents pays souscrivent une portion du risque directement (voir par. 29), il semble que ces coassureurs aient les mêmes préoccupations quant au libellé exact des conditions de la police. A moins que les assureurs, qu'ils soient réassureurs ou coassureurs facultatifs, ne connaissent le régime national juridique qui est à la base d'une police particulière, ils auront souscrit un risque sans vraiment savoir ce à quoi ils seraient éventuellement tenus. Ainsi, dans les cas mettant en cause un assureur direct et un réassureur ou plusieurs coassureurs se trouvant dans différents pays, l'harmonisation des régimes juridiques nationaux de l'assurance maritime présenterait de réels avantages. Dans tous les cas, il existe déjà évidemment une certaine harmonisation du fait de l'usage très répandu des conditions britanniques, qui servent de base à de nombreux contrats d'assurance sur corps.

214. En résumé, le défaut d'uniformité internationale des régimes juridiques de l'assurance maritime gênerait considérablement le fonctionnement de l'assurance maritime, particulièrement du point de vue de l'assuré. Toutefois, le degré d'uniformité des régimes juridiques réalisé en pratique paraît être suffisant du point de vue des assureurs et il ne semble pas que les opérations internationales de réassurance aient à en souffrir<sup>210</sup>. Néanmoins, du point de vue de l'assuré, les différences qui existent entre les divers régimes nationaux posent des problèmes certains, qui seraient atténués par une harmonisation plus poussée.

### **C. - Définition d'une base juridique internationale commune pour les contrats d'assurance maritime**

215. Comme on l'a montré, le caractère international de l'assurance maritime rend manifestement nécessaire une certaine harmonisation internationale des régimes juridiques régissant les droits et les devoirs des parties aux contrats d'assurance portant sur des transports et des échanges internationaux. Cette nécessité est démontrée par l'utilisation du régime juridique britannique qui sert pour ainsi dire de régime juridique international du fait de l'assurance maritime. Et pourtant, malgré son statut international de fait, le régime juridique britannique est limité par son caractère national. Même si l'on croit savoir que des consultations internationales officieuses se déroulent entre certains marchés à l'occasion de la révision de certaines des clauses de l'Institut de Londres<sup>211</sup>, la teneur et le mode de présentation du régime juridique britannique font qu'il demeure un produit national, essentiellement destiné à répondre à des besoins nationaux et adapté au droit national. Il s'ensuit que l'application sur le plan international de ce régime peut souvent s'avérer incompatible avec la législation nationale d'autres pays<sup>212</sup>. En conséquence, les pays en développement se trouveront souvent dans la situation inconfortable de devoir choisir entre deux possibilités: appliquer le régime juridique britannique aux contrats d'assurance maritime ou mettre au point un régime juridique plus conforme à leurs lois et à leurs coutumes nationales.

216. On peut dire que le nombre des polices nationales a peut-être tendance à augmenter au fur et à mesure que les marchés d'assurance des pays en développement se perfectionnent et que la demande de polices d'assurance plus conformes aux lois et aux coutumes nationales des pays en question augmente. Cette tendance est illustrée par l'effort que font certains pays en développement pour mettre au point

<sup>209</sup> Voir l'étude du secrétariat de la CNUCED, «L'assurance des gros risques dans les pays en développement» (TD/B/C.3/137), par. 26.

<sup>210</sup> Toutefois, la situation actuelle peut entraîner des surprises pour les réassureurs lorsqu'ils doivent régler des réclamations imprévues. Par exemple, dans son ouvrage, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., p. 29, Dover cite le cas d'un plan d'assurance d'un pays scandinave qui n'a été traduit en anglais qu'à l'occasion d'un différend, lequel ne pouvait être réglé tant que les réassureurs britanniques n'avaient pas eu la possibilité d'étudier le plan dans leur propre langue.

<sup>211</sup> Voir, par exemple, V. Dover, *Analysis of Marine Insurance Clauses*, Londres, H. F. et G. Witherby Ltd., 1960, p. 4.

<sup>212</sup> Voir, par exemple, l'étude du secrétariat de la CNUCED, «L'assurance maritime des marchandises» (TD/B/C.3/120), par. 247; c'est également ce qu'indiquait l'Iraq dans sa réponse au questionnaire du secrétariat sur l'assurance maritime sur facultés.



leur propre police d'assurance maritime<sup>213</sup>. Il semblerait que cette tendance des pays à mettre au point des polices nationales distinctes se poursuivra comme une conséquence naturelle du développement de l'économie et du droit maritime des pays en développement<sup>214</sup>, notamment aussi longtemps que les clauses britanniques constitueront la seule solution de rechange internationale à l'élaboration de polices nationales.

217. Cependant, la prolifération des régimes juridiques nationaux d'assurance maritime crée des difficultés car ces derniers viennent grossir la multitude des régimes juridiques différents, dans un domaine de l'activité commerciale fortement tributaire d'une certaine uniformité. Il semblerait donc être dans l'intérêt de la communauté internationale de l'assurance maritime tout entière qu'elle convienne d'une base juridique internationale commune à tous les contrats d'assurance maritime, qui prendrait en considération les structures juridiques et économiques de plus d'un pays, afin d'être plus facilement acceptée par le plus grand nombre possible de pays.

218. Par ailleurs, une certaine souplesse vis-à-vis des différents régimes juridiques nationaux semblerait nécessaire tout autant qu'avantageuse. En effet, étant donné l'ampleur actuelle des différences économiques, juridiques et culturelles internationales, il est inévitable que les régimes juridiques nationaux d'assurance maritime varient en fonction de ce que l'on considère comme des besoins locaux.

219. Compte tenu des considérations qui précèdent, il est proposé d'étudier soigneusement la mise au point d'une base juridique véritablement internationale, commune aux contrats d'assurance maritime, qui permette de faire preuve d'une certaine souplesse vis-à-vis des marchés nationaux sans renoncer aux avantages d'une uniformisation internationale. Des mesures internationales concernant le régime juridique de l'assurance maritime étaient préconisées dans plusieurs des réponses données aux questionnaires du secrétariat de la CNUCED concernant l'assurance maritime<sup>215</sup>. Certaines propositions de mesures internationales qui tentent de tirer le meilleur parti à la fois de l'uniformité et de la diversité sont examinées ci-dessous.

220. Afin de présenter les mesures internationales possibles de façon complète et néanmoins claire, la notion d'un régime juridique applicable aux contrats d'assurance maritime est divisée ci-dessous en ses trois principaux éléments: 1) le contrat d'assurance; 2) les dispositions législatives nationales en vigueur; et 3) la pratique sur le marché, notamment en ce qui concerne le règlement des sinistres<sup>216</sup>.

---

<sup>213</sup> Par exemple, des travaux ont été récemment entrepris sous les auspices de l'Union générale arabe d'assurance en vue de mettre au point une police arabe unique pour l'assurance des marchandises, alors qu'à l'heure actuelle la plupart des pays arabes utilisent les clauses britanniques. De même, le Brésil qui encore récemment utilisait les clauses britanniques ou américaines se sert dorénavant d'une police nationale d'assurance sur corps qui reprend les principales clauses et conditions utilisées sur le marché britannique, mais modifiées pour tenir compte de la législation locale.

<sup>214</sup> A cet égard, il est intéressant de relever la remarque suivante faite dans un précédent rapport du secrétariat de la CNUCED sur les assurances:

«D'ailleurs plus vite un pays a acquis son indépendance politique et économique, plus rapidement l'influence juridique de la puissance colonisatrice s'est estompée, et plus nombreuses ont été les possibilités d'élaborer des solutions originales. Cette constatation est valable en particulier pour les pays latino-américains qui, tout en étant partis d'une même conception du droit, offrent aujourd'hui un éventail de systèmes législatifs et de contrôle des assurances assez varié.»

Législation et contrôle des assurances dans les pays en voie de développement (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.72.II.D.4), p. 31.

<sup>215</sup> Parmi les mesures internationales préconisées, figuraient: une plus grande harmonisation ou simplification de certains principes et de certaines clauses (réponse de la Belgique au questionnaire concernant l'assurance sur facultés); un renforcement de l'uniformité des formalités en matière d'assurance sur facultés et l'éventualité d'accords internationaux en matière d'assurance sur corps (réponses de l'Italie); l'établissement de dispositions contractuelles uniformes (réponses d'El Salvador); l'élaboration d'une convention internationale (réponse du Koweït et du Venezuela au questionnaire concernant l'assurance sur corps); l'énonciation, dans une convention internationale, des droits et des obligations des parties aux contrats, ainsi qu'une uniformisation des dispositions contractuelles et des formalités de règlement des sinistres (réponses de l'Ouganda); et l'examen de la création d'une convention internationale concernant les formules et les clauses de police (réponses de l'Iran).

<sup>216</sup> Les autres éléments du régime juridique, tels que les décisions de justice, sont examinés en même temps que ces éléments.



### 1. Le contrat d'assurance

221. Comme nous l'avons indiqué précédemment, les conditions contractuelles régissant la police d'assurance maritime constituent le cœur même du régime juridique de l'assurance maritime et c'est dans ce domaine que l'harmonisation internationale peut faire le plus de progrès. En développant cet élément du régime juridique, il faudra accorder une attention particulière non seulement à la teneur des dispositions, mais aussi et surtout au mode de présentation, de façon à permettre un maximum de clarté et d'efficacité sur le plan international.

#### a) Le mode de présentation

222. Puisqu'il s'agit de trouver le mode de présentation convenant le mieux à des clauses de police uniformes, on pourrait se référer aux Plans norvégiens d'assurance maritime régissant l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés (voir note 46), qui sont conçus selon un mode de présentation simple, facilement applicable sur le plan international. Les Plans norvégiens sont des codes d'assurance complets agencés logiquement à l'intérieur d'un document unique et couvrant aussi bien l'assurance sur corps que l'assurance sur facultés, qui sont adoptés à titre privé par le marché de l'assurance maritime de concert avec les divers groupes d'assurés<sup>217</sup>. Leur agencement uniforme et logique permet d'éviter les risques de chevauchements, sources de confusion, que fait courir l'élaboration d'une police par l'assemblage de clauses distinctes. L'utilisation des plans est facultative et ils peuvent donc être modifiés par contrat. En prenant l'assurance sur corps comme exemple, il existe une police type qui stipule expressément que les contrats doivent obéir aux conditions fixées par le Plan (mais qui n'est pas nécessairement assortie d'un exemplaire du Plan) et qui contient par ailleurs un petit nombre de clauses supplémentaires qui modifient certaines dispositions du Plan en les remplaçant totalement par un nouveau libellé, en supprimant tel ou tel de leurs paragraphes ou en les allongeant.

223. Bien que quelques autres régimes juridiques nationaux aient un système analogue permettant de définir une base commune aux contrats d'assurance maritime<sup>218</sup>, le système du Plan norvégien a été présenté comme l'un des plus complets et des plus modernes. On se propose de mettre en œuvre, sur le plan international, un système analogue en créant un régime juridique commun (qui serait l'équivalent du «Plan» sur le marché norvégien) qui servirait de pivot à un système juridique international et autour duquel s'articuleraient toutes les variantes nationales. Ce «noyau central» pourrait se composer de clauses de police uniformes et facultatives qui constitueraient un code pratiquement complet réglementant tous les principaux aspects des contrats d'assurance maritime, comme le font les Plans norvégiens. Puisque les clauses de police uniformes constituant le «noyau central» seraient facultatives, elles pourraient être modifiées au gré des besoins de chaque marché national. Cependant, pour maintenir le rôle d'uniformisation du «noyau central», il serait préférable de prendre modèle sur la pratique norvégienne en ne touchant pas aux clauses de police uniformes constituant le «noyau central» proprement dit et d'apporter les modifications nécessitées par chaque marché national en ajoutant une disposition distincte aux formules de police nationales. Si donc les modifications se traduisent par l'insertion de clauses dérogatoires dans une police nationale, il sera plus facile de comparer les variations qu'elles entraînent et celles d'autres marchés nationaux, étant donné que toutes ces variations découleront d'une base commune et devront clairement apparaître sous la forme de clauses dérogatoires dans les contrats. De la sorte, le principal avantage de l'uniformité, c'est-à-dire une meilleure connaissance, sera largement acquis sans priver chaque marché national de son droit à apporter ses propres variations nationales.

---

<sup>217</sup> Par exemple l'Association des armateurs norvégiens, le Comité des mutuelles d'assurance sur corps, la Fédération des associations commerciales norvégiennes, la Fédération de l'industrie norvégienne et le Comité des affréteurs.

<sup>218</sup> Comme ceux en vigueur en Suède et en République fédérale d'Allemagne (voir note 46).

## b) La teneur

224. Jusqu'à présent, seul le mode de présentation de clauses internationales uniformes a été étudié; l'examen de leur teneur est plus délicat. Les bases de clauses internationales uniformes ont déjà été jetées grâce à l'utilisation étendue des clauses britanniques. Cependant, l'utilisation d'une police nationale sur le plan international pose des difficultés étant donné qu'elle est avant tout le reflet des structures juridiques, culturelles et économiques du pays qui en est l'auteur. Dans la mesure où les structures juridiques, culturelles et économiques d'autres pays ressemblent à celles du pays auteur, alors il se peut qu'une police nationale puisse être facilement utilisée sur le plan international. Néanmoins, c'est peut-être trop demander à une police nationale que de jouer avec succès le rôle d'une police internationale qui serait utilisée dans tous les pays, notamment ceux dotés de structures juridiques, culturelles et économiques différentes. De ce point de vue, de solides arguments militent donc en faveur de l'élaboration d'une police véritablement internationale et non plus axée sur un seul pays, qui serait par conséquent acceptable à un nombre de pays encore plus grand que ne le sont actuellement les clauses britanniques.

225. En revanche, il faut reconnaître qu'en dépit de leur nature nationale les clauses britanniques ont déjà acquis un certain statut international. La question de savoir s'il faut continuer à leur faire jouer un rôle international est une question de priorités. Les clauses britanniques constituent un ensemble complexe de dispositions largement connues et prêtes pour une utilisation immédiate. La solution opposée extrême qui consisterait à élaborer de nouvelles clauses internationales en reprenant tout depuis le début nécessitera peut-être un temps et un effort que la communauté internationale de l'assurance maritime ne sera peut-être pas disposée à lui consacrer. Une solution intermédiaire serait de se servir des clauses de l'Institut des assureurs de Londres comme d'une base à un nouvel ensemble de clauses internationales uniformes, en apportant les modifications nécessaires à son adaptation à un grand nombre de pays. On pourrait également profiter de l'occasion pour procéder à une simplification générale des clauses de police utilisées dans les assurances maritimes, comme cela est proposé au chapitre V ci-dessus, et pour rendre ces clauses plus facilement traduisibles dans d'autres langues.

226. En résumé, s'il est décidé que des clauses de police internationales uniformes sont souhaitables, leurs fondements pourraient fort bien s'inspirer du régime juridique britannique de l'assurance maritime, modifié comme il convient pour tenir compte du plus grand nombre raisonnablement possible d'autres systèmes juridiques, culturels et économiques. Tout ceci, cependant, ne concerne que la teneur de ces clauses et ne représente qu'un seul moyen de faciliter le processus d'élaboration. Quant au mode de présentation de ces clauses internationales uniformes, le secrétariat de la CNUCED est d'avis que le mode de présentation britannique, avec adjonction de clauses, ne convient pas pour une utilisation internationale si l'on recherche un compromis entre les avantages de l'uniformité et de la souplesse. Au contraire, il serait préférable d'adopter un «noyau central», comme dans les Plans d'assurance norvégiens, les modifications n'apparaissant que sur les formules de contrat d'assurance telles qu'elles sont rédigées dans chaque pays. Ce que nous proposons ici, c'est de mettre la «teneur britannique», modifiée selon qu'il convient, dans quelque chose qui ressemble au «mode de présentation norvégien», en se réservant la possibilité d'inclure toute amélioration provenant d'une analyse comparative d'autres systèmes.

## c) La rédaction d'annotations pour faciliter l'interprétation des clauses internationales uniformes

227. S'il est décidé de mettre au point un ensemble de clauses de police internationales uniformes destinées à l'assurance maritime, il serait peut-être souhaitable d'envisager l'utilisation de directives pour l'interprétation de ces clauses, se présentant sous la forme d'annotations accompagnant chaque clause. Ces annotations n'auraient normalement pas le même statut juridique que les clauses des contrats elles-mêmes, mais elles pourraient néanmoins être d'une aide précieuse dans l'interprétation des clauses contractuelles délicates. Cette remarque prend tout son sens sur le plan international étant donné que ces clauses internationales seront sans aucun doute traduites en plusieurs langues et que l'existence d'annotations explicatives contribuera à faire en sorte que toutes les traductions qui seront faites par la suite refléteront fidèlement l'intention des auteurs. En outre, on estime que l'utilisation d'annotations

soigneusement rédigées afin de faciliter l'interprétation des clauses aidera les autorités judiciaires nationales à bien comprendre l'intention ces auteurs et réduira le rôle que des notions juridiques locales divergentes jouent souvent dans l'interprétation d'instruments internationaux à des fins nationales.

228. Ces annotations ont de nombreux précédents; en effet, elles auraient été utilisées avec succès aux fins d'interprétation dans les Plans d'assurance norvégiens. En outre, la traduction anglaise des conditions générales suédoises d'assurance sur corps, par exemple, est assortie d'annotations. Même s'il faut reconnaître que les travaux préparatoires, auxquels les annotations proposées ressemblent de près, ne sont pas aussi bien considérés dans les pays de *common law* que dans les pays de tradition romaine, il faut remarquer que la loi sur l'assurance maritime de 1906 du Royaume-Uni contient dans sa première annexe un ensemble de règles pour l'interprétation des polices. En outre, bien qu'elles n'aient pas le même statut juridique que celui que la présente étude envisage d'accorder aux annotations explicatives, des notes semblables facilitant l'interprétation des clauses britanniques délicates ont été mises au point par l'Association of Average Adjusters du Royaume-Uni pour faciliter le règlement des sinistres<sup>219</sup>.

229. Même si l'on ne décide pas de mettre au point un ensemble de clauses internationales uniformes, l'élaboration, telle qu'elle est proposée dans la présente section, d'annotations destinées à faciliter l'interprétation de dispositions contractuelles, serait un appoint utile pour tout ensemble de clauses nationales pour lesquelles on ne dispose pas encore de moyens d'interprétation équivalents; cela vaut en particulier pour les clauses britanniques, du fait de leur rôle international.

#### d) L'élaboration de clauses internationales uniformes et de leurs annotations

230. Pour être adoptées, il est indispensable que les clauses de police uniformes soient internationalement acceptables pour les assureurs et pour les assurés et qu'elles puissent être révisées par la suite au fur et à mesure des besoins. Si la première condition n'était pas remplie, ces clauses ne seraient pas utilisées par les parties aux opérations d'assurance. Si c'était la seconde condition qui n'était pas remplie, elles cesseraient rapidement de correspondre aux besoins internationaux en matière d'assurance et engendreraient l'apparition de clauses nationales diverses qui les remplaceraient. Il faudrait donc mettre sur pied un groupe représentatif sur le plan international d'experts de l'assurance maritime, venant de toutes les régions géographiques, qui rédigerait les clauses uniformes et les réviserait par la suite selon les besoins. L'organisme équivalent de ce groupe dans le marché britannique est le Comité technique et des clauses, et des organismes analogues existent dans d'autres marchés nationaux d'assurance.

231. A propos de la création de ce groupe international de rédaction, il convient de remarquer que de nombreux marchés nationaux s'en remettent essentiellement à des représentants des assureurs pour la rédaction des clauses, même si certains de ces derniers consultent de temps en temps des assurés, notamment des armateurs en ce qui concerne l'assurance sur corps, et que pour certains types d'assurance sur facultés les organisations commerciales intéressées sont régulièrement consultées (voir par. 88). En tout état de cause, nombreux sont les marchés sur lesquels les assurés ne participent pas de façon régulière à la rédaction des clauses (voir néanmoins la note 46), bien que certains marchés prévoient une procédure selon laquelle les clauses sont rédigées par les assureurs et soumises ensuite à des autorités gouvernementales pour approbation. Si l'on admet qu'il est souhaitable que les clauses de police uniformes soient généralement acceptables pour toutes les parties aux contrats d'assurance, alors il semblerait préférable de faire participer à leur élaboration aussi bien des représentants des assurés que des représentants des assureurs.

---

<sup>219</sup> Voir, par exemple, Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting Londres*, mai 1972, appendice [rapport du Comité spécial chargé par l'Assemblée générale de l'Association, le 13 mai 1971, d'examiner l'interprétation de l'expression *each separate accident or occurrence* (chaque accident ou événement distinct), qui figure dans les *Institute Time Clauses: Hulls*, du 1<sup>er</sup> octobre 1969 et du 1<sup>er</sup> octobre 1970)

## 2. Dispositions législatives

232. Comme il a été indiqué précédemment, les régimes juridiques qui gouvernent l'assurance maritime dérivent en premier lieu des stipulations des contrats d'assurance maritime. Dans nombre de législations nationales sur les assurances maritimes, la tendance est que les dispositions législatives applicables soient facultatives, du moins en partie, c'est-à-dire qu'elles puissent être écartées par les parties au contrat. Dans les cas extrêmes, la législation nationale est presque entièrement facultative; dans certains de ces cas, les stipulations des contrats d'assurance maritime l'emportent de façon régulière sur une grande partie, ou sur la totalité, de la législation nationale (voir, néanmoins, la note 46). Dans d'autres cas où les dispositions de la législation nationale sont en grande partie facultatives, comme c'est le cas pour la loi sur l'assurance maritime de 1906 du Royaume-Uni (voir la note 45), la plupart de ces dispositions continuent de régir les relations contractuelles lorsque le contrat ne contient pas de stipulations qui l'emportent sur elles. Par contre, la loi française<sup>220</sup> ne permet pas aux parties au contrat de déroger à certaines dispositions concernant les intérêts assurables, les omissions ou les déclarations inexactes, la fraude dans l'établissement de contrat, les modifications en cours de contrat, le cumul d'assurances, la négligence de la part de l'assuré, les différends quant à la question de savoir si un sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, les conséquences du défaut de paiement des primes et la prescription.

233. Donc, bien qu'il soit possible d'uniformiser, dans une certaine mesure, le droit des assurances maritimes en établissant des clauses de police uniformes comme on l'a exposé plus haut, il n'en demeure pas moins que du fait de l'existence, dans certaines législations nationales, d'importantes règles obligatoires régissant les relations contractuelles, il y a des limites à l'uniformité juridique que des conditions de police uniformes peuvent permettre d'atteindre. Cela amène à se demander s'il devrait y avoir des dispositions législatives internationales uniformes en matière de contrats d'assurance maritime pour favoriser l'uniformité dans l'application des clauses de police internationales envisagées.

234. Du point de vue du droit interne, les régimes juridiques comportent des lois sur les assurances maritimes pour trois raisons. La première de ces raisons est qu'il faut assurer l'application des règles de droit que l'on considère comme étant d'intérêt public. La deuxième raison est qu'il faut avoir des règles pour interpréter les stipulations des contrats. La troisième est qu'il faut avoir ce que l'on considère comme des règles nécessaires pour gouverner les relations contractuelles si le contrat lui-même ne dit rien à ce sujet. En se fondant sur la pratique nationale, il semblerait qu'il faille d'abord examiner s'il existe certaines règles juridiques relatives à l'assurance maritime qu'on estime être si importantes pour l'intérêt public international qu'elles doivent s'appliquer à toutes les relations contractuelles indépendamment de l'accord des parties concernées. Il n'est pas possible d'étudier dans le présent rapport quelles sont les règles qui devraient être déclarées obligatoires: en effet, même une simple comparaison entre le droit français et le droit anglais, comme celle qui a été faite précédemment, fait apparaître une grande divergence d'opinions sur ce point (voir ci-dessus par. 232). On ne peut sans doute résoudre ce problème qu'en se livrant à une analyse poussée de toutes les législations nationales en vigueur dans le domaine de l'assurance maritime afin de déterminer quelles sont les dispositions qui ont un caractère obligatoire, en faisant revoir par tous les pays la liste ainsi établie afin d'arriver à un compromis acceptable pour tous.

235. A ce propos, il a été affirmé que, en raison de la nature hautement technique et variée du commerce maritime et du fait que les pratiques et le niveau et les techniques de ce commerce évoluent constamment, la grande majorité des rapports contractuels dans le domaine des assurances maritimes doivent nécessairement être régis par les clauses du contrat d'assurance. A cause de la rigidité relative et du caractère permanent des lois, on risque, quand on compte trop sur la législation pour établir le cadre complexe des contrats d'assurance maritime, de voir ces lois devenir rapidement désuètes par suite de l'évolution des besoins des assureurs et des assurés. Les législateurs nationaux semblent avoir reconnu ce risque, d'où la proportion relativement élevée de dispositions législatives facultatives.

236. La deuxième raison qui justifie l'existence de dispositions législatives est liée à la question de savoir s'il est souhaitable d'avoir des textes de loi sur lesquels on puisse se fonder pour interpréter les

---

<sup>220</sup> Voir la loi française n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes, art. 2.

stipulations d'un contrat d'assurance maritime. A ce propos, on peut estimer que les propositions concernant l'élaboration d'un «commentaire» qui servirait de guide pour l'interprétation des clauses de police internationales uniformes envisagées fourniraient une solution satisfaisante à ce problème (voir sect. 1 c) ci-dessus).

237. La troisième raison qui justifie l'existence de lois est liée à la question de savoir s'il est souhaitable qu'il y ait des règles législatives qui régissent les relations contractuelles en l'absence de stipulations expresses dans le contrat. Il s'agit essentiellement alors de combler les lacunes d'une relation contractuelle incomplète. Pour ce qui est des propositions faites précédemment concernant l'élaboration de clauses de police uniformes, il faut garder présent à l'esprit que, pour les contrats d'assurance maritime pour lesquels on utilisera les clauses de police internationales uniformes, ces clauses internationales pourront toujours être invoquées. En d'autres termes, il est théoriquement possible d'élaborer un système juridique entièrement «autonome» fondé sur des clauses de police internationales uniformes telles que le risque de lacunes dans les relations contractuelles sera pratiquement nul, ou du moins pas plus grand que ce qu'il aurait été si une partie des clauses de police uniformes avait été incorporée dans des textes de lois.

238. Ayant ainsi examiné les diverses considérations tirées du droit interne dont il faut tenir compte pour l'établissement d'un cadre juridique pour les contrats d'assurance maritime, il ne semble pas que, pour ce qui est des clauses de police internationales uniformes envisagées, il soit nécessaire de créer, par voie de législation, un cadre juridique détaillé tel qu'il en existe actuellement dans de nombreux pays. Au contraire, il semblerait que des dispositions législatives soient nécessaires uniquement pour garantir l'uniformité internationale des règles juridiques obligatoires qui peuvent exister dans différents pays. En ce qui concerne ces règles obligatoires, il serait souhaitable qu'il y ait un accord international afin que l'uniformité internationale qui a pu être obtenue grâce à l'élaboration d'un ensemble de clauses de police internationales uniformes ne soit pas menacée par diverses dispositions législatives nationales obligatoirement applicables.

239. La dernière question à examiner dans ce contexte est celle de la forme que devraient revêtir ces dispositions législatives, si l'on juge nécessaire de les adopter. Deux méthodes sont communément utilisées à l'échelon international: l'une est l'élaboration d'une convention internationale ayant force obligatoire, et l'autre est la promulgation par chaque pays de dispositions législatives types faisant partie de la législation interne. En théorie, les deux méthodes peuvent aboutir au même résultat.

### 3. *Les pratiques du marché en matière de règlement des sinistres*

240. En plus des stipulations contractuelles spécifiques de la police d'assurance maritime et des dispositions législatives régissant ces polices, les régimes juridiques qui gouvernent les assurances maritimes comportent aussi des règles, des coutumes et des pratiques non officielles et souvent officielles, concernant l'indemnité pécuniaire payable à l'assuré pour compenser la perte ou l'avarie d'un objet assuré. En raison de la complexité des questions et des techniques maritimes, il n'est pas toujours possible de prévoir dans la législation et les clauses de la police toutes les règles applicables au règlement de tous les sinistres qui peuvent se produire. Ainsi, il existe un certain degré de souplesse dans le règlement des sinistres. De nombreux marchés d'assurance ont cherché à réaliser une certaine normalisation de quelques-uns des éléments les plus importants pour lesquels cette souplesse peut jouer; ce souci s'est traduit par l'élaboration des diverses «règles de pratique» des associations de dispatchers du Royaume-Uni, du Canada, du Japon et des Etats-Unis d'Amérique<sup>221</sup>. De même, par exemple, le marché d'assurance français a uniformisé les pratiques nationales relatives au règlement des sinistres par l'intermédiaire du Comité central des assureurs maritimes de France qui administre les intérêts communs des assureurs français, et notamment fixe les règles pour le règlement des sinistres par

---

<sup>221</sup> D'autres moyens peuvent être utilisés pour réaliser cette uniformité; par exemple, au Japon, le service de règlement des sinistres de l'Union des assureurs sur corps rédige des règlements normalisant les procédures concernant les remboursements des sinistres pour les vingt sociétés membres. Voir *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokyo, The Non-Life Insurance Institute of Japan, en juillet 1979, . 111.



les divers comités d'assureurs maritimes<sup>222</sup>. A ce propos, il semblerait que l'on puisse obtenir, dans les pratiques en matière de règlement, un degré d'uniformité équivalent à celui que permettent d'obtenir les règles de pratique nationales en ajoutant, dans le «commentaire» des clauses de police internationales uniformes proposé, des règles internationalement acceptées en matière de règlement des sinistres. Evidemment, comme c'est le cas au niveau national, ces règles pourraient être modifiées et complétées selon que de besoin.

## Chapitre VII Conclusions

241. On a vu aux chapitres II et IV du présent rapport que la façon dont s'effectuent les opérations d'assurance maritime a beaucoup changé au cours des trente dernières années. Un des changements les plus importants qu'on a pu noter est que les marchés orientés vers les opérations d'assurance nationales ont de plus en plus tendance à accepter des risques internationaux, soit en raison de la concurrence que se font les marchés pour obtenir le revenu plus élevé que leur procure les primes supérieures (directement ou par la réassurance), soit parce que leur clientèle d'armateurs et de chargeurs est plus dispersée et a des besoins accrus en matière d'assurance, soit enfin parce qu'ils doivent répartir les risques à l'échelle internationale. Il s'ensuit que ce qui était jadis une situation relativement simple, où intervenaient quelques marchés d'assurance maritime des pays développés axés surtout sur les opérations d'assurance nationales, tend maintenant à devenir, par suite de l'accession au statut d'Etats indépendants des anciens territoires coloniaux et de la multiplication des assurés et des assureurs dans ces nouveaux Etats, une situation où les relations contractuelles entre les assurés, les assureurs, les coassureurs et les réassureurs séparés par de nombreuses frontières nationales et culturelles deviennent de plus en plus complexes.

242. Par conséquent, les opérations internationales d'assurance maritime sont soumises à de nouvelles pressions inconnues jusqu'ici. A cet égard, l'apparition de nouveaux marchés a créé de nouvelles demandes concernant des régimes juridiques qu'assurés et assureurs locaux puissent comprendre et adapter. Nombreux sont les assureurs et les assurés de cette nouvelle génération qui trouvent que les pratiques et les conditions d'assurance en vigueur sur les marchés traditionnels sont par trop disparates, incommodes, complexes et rattachées à des formules et à des procédures anciennes qu'ils ne peuvent pas facilement intégrer dans leurs systèmes ou qu'ils estiment ne pas correspondre à leurs besoins économiques. Or, simultanément, l'internationalisation croissante des relations contractuelles en matière d'assurance maritime a suscité un besoin accru d'harmonisation internationale des divers régimes juridiques. Comme il a été indiqué au chapitre VI du présent rapport, l'harmonisation internationale de ces régimes présente des avantages certains, non seulement, dans certains cas, pour les assureurs, mais surtout pour les assurés qui doivent parfois souscrire des assurances relevant de régimes juridiques d'assurance maritime étrangers. Si les divers régimes d'assurance maritime ne sont pas harmonisés dans une certaine mesure, les assurés seraient forcés de conclure des contrats d'assurance maritime sans être suffisamment informés des garanties qui leur sont offertes.

243. Ce qui est le plus important cependant, c'est que ces nouveaux assurés et assureurs, aux intérêts très variés, qui arrivent sur le marché tiennent maintenant à jouer un rôle important dans la détermination de la structure et le fonctionnement des assurances maritimes. L'influence d'un cercle plus large d'assureurs et d'assurés sur les conceptions les plus traditionnelles des marchés dominants commence à peine à se faire sentir, mais elle est appelée à devenir de plus en plus sensible.

244. Comme on l'a montré dans le présent rapport, le régime juridique qui gouverne les fondements contractuels des polices d'assurance maritime n'a pas suivi l'évolution internationale de l'assurance maritime. Bien que ce secteur ait maintenant un caractère international certain, il n'existe ni convention ni clauses de police internationales officielles qui constituent le corpus juridique nécessaire à l'harmonisation internationale des contrats. Comme on l'a noté, le régime juridique des assurances maritimes d'un pays donné a, dans une certaine mesure, été adopté comme régime juridique

---

<sup>222</sup> Voir J. P. Govare, *L'assurance maritime française: étude des polices*, éd., Paris, Argus, 1960, p. 32; et G. Ripert, *Droit maritime*, 4e éd., vol. III, Paris, Rousseau et Cie, 1953, p. 341.

international de fait des assurances maritimes par un grand nombre de marchés nationaux afin de combler la lacune due à l'absence de tout accord officiel.

245. Bien que l'utilisation de ce régime national comme régime juridique international de fait ait diminué certains des effets les plus néfastes de l'absence complète d'uniformité sur le plan international, son utilisation continue sur une base indéfinie pose certains problèmes. Tout d'abord, ce régime n'est pas l'œuvre d'un organe international, mais un régime juridique élaboré dans un contexte national pour répondre à des besoins nationaux. Par conséquent, les pays en développement, ainsi d'ailleurs que tous les autres pays, que ce soit les pays socialistes ou les pays développés à économie de marché, n'ont pu contribuer ni à sa création ni à son évolution<sup>223</sup>. Le caractère national de ce régime l'empêche d'être la base juridique vraiment internationale pouvant être utilisée par tous les membres de la communauté internationale pour établir des contrats d'assurance maritime: en effet, l'application d'un régime juridique qui n'est pas toujours facilement adaptable ou compréhensible, dans le contexte juridique et économique local, peut donner lieu à des difficultés. A cet égard, on a fait remarquer, au chapitre VI du présent rapport, que l'absence d'une base juridique internationale officielle de l'assurance maritime risquait de favoriser le maintien en vigueur de régimes juridiques nationaux divers et peut-être même la création de nouveaux régimes. Comme on l'a montré, même les différences qui existent actuellement entre les divers régimes nationaux sont si complexes qu'il est extrêmement difficile de déterminer leurs incidences sur les droits et les devoirs des parties à un contrat d'assurance maritime, ainsi que sur le montant de l'indemnité qui devra être versée. Par conséquent, on soutient dans le présent rapport que l'élaboration d'une base juridique véritablement internationale pour les contrats d'assurance maritime, adaptée aux différentes structures juridiques et économiques de la collectivité internationale, faciliterait grandement les opérations internationales d'assurance maritime.

246. Un autre facteur qui risque de rendre difficile l'application à long terme du régime international de fait actuel, indépendamment de sa base nationale, est l'absence de consultations régulières officielles avec les représentants des assurés pour ce qui est de l'évolution du régime<sup>224</sup>. Il se peut que cet aspect unilatéral d'un régime juridique élaboré par les assureurs soit satisfaisant pour le marché national sur lequel il est destiné à être appliqué, mais il n'assure pas toujours, comme on l'a montré au chapitre V du présent rapport, un équilibre adéquat entre les intérêts des parties, compte tenu notamment de la dispersion et de la diversité de la clientèle qui utilise un régime juridique international. Donc, comme il a été dit au chapitre VI du présent rapport, il serait souhaitable qu'il y ait des procédures institutionnalisées de consultation internationale auxquelles participeraient les représentants des deux parties au contrat d'assurance maritime; cela permettrait de garantir une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime qui réponde de façon satisfaisante aux besoins de toutes les parties au contrat dans le monde entier.

247. Il convient de souligner ici que le présent rapport ne doit pas être interprété comme une critique contre un marché quelconque d'assurances maritimes ou son régime juridique, ou comme une critique contre le comportement des assureurs maritimes en général. L'interpréter ainsi reviendrait à méconnaître les contributions que les grands marchés traditionnels ont apportées au développement et au fonctionnement du système des assurances maritimes. En outre, il n'est pas apparu au secrétariat de la CNUCED qu'il y ait eu un mécontentement fondamental et général concernant la façon dont les assureurs maritimes traitent leurs affaires sur le plan international<sup>225</sup>.

248. Il ne faut pas non plus considérer que le présent rapport donne à entendre que tel ou tel régime juridique n'est pas satisfaisant dans son contexte national ou qu'il prétende imposer les réformes qui doivent être faites. L'analyse de certains aspects du régime juridique d'un marché d'assurances maritimes particulièrement important, qui a été fait au chapitre V du présent rapport, doit être envisagée

---

<sup>223</sup> A l'exception de quelques représentants de l'élite des assureurs maritimes qui sont occasionnellement consultés sur une base ad hoc à propos de l'introduction ou de la révision de certaines clauses.

<sup>224</sup> A l'exception des clauses commerciales spéciales mentionnées dans le chapitre IV.

<sup>225</sup> Pour dissiper certains malentendus au sujet de cette phrase du rapport (malentendus survenus après la distribution du rapport sous sa forme initiale), il est nécessaire de préciser que l'on se réfère à la manière dont opèrent les assureurs, c'est-à-dire la manière dont ils traitent leurs affaires quotidiennes, dont ils règlent les sinistres, etc. ; la question est donc sans rapport avec celle des plaintes liées aux formules de police d'assurance utilisées.

dans le contexte approprié. La majeure partie de cette analyse porte sur des aspects particuliers du régime juridique de ce marché concernant lesquels on pourrait arriver, dans un contexte international, à simplifier et à clarifier les documents contractuels ou à établir un meilleur équilibre entre les intérêts des parties. On s'est livré à cette analyse parce que ce régime juridique national s'était internationalisé et parce qu'en raison de son utilisation sur le plan international, ses modalités intéressent la communauté internationale. A cet égard, les suggestions que cette analyse peut susciter peuvent être utiles à la communauté internationale, qui peut s'en inspirer pour élaborer un cadre juridique officiel qui fasse l'objet d'un accord international pour les contrats d'assurance maritime, comme proposé au chapitre VI du présent rapport.

249. En ce qui concerne l'élaboration d'une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime, on a dit en substance dans le chapitre VI du présent rapport que l'utilisation actuelle d'un régime national comme régime international de fait était un expédient qui était satisfaisant à court terme parce que, dans l'ensemble, le régime national en question était assez bon et assez évolué et qu'il était, en partie pour des raisons historiques et en partie pour des raisons économiques, assez largement connu, mais surtout parce qu'il n'existait pas de solution de rechange satisfaisante. Or, on soutient dans le présent rapport qu'il est possible de trouver une autre solution satisfaisante, non pas en rejetant tous les progrès réalisés jusqu'ici, mais en prenant pour point de départ ce régime national largement connu et en renforçant les éléments positifs et en les complétant par des éléments positifs empruntés à d'autres régimes juridiques et, de façon générale, en le révisant et en le simplifiant, comme on l'a proposé dans le présent rapport, lors d'une réunion internationale. Ainsi modifié, ce régime répondrait beaucoup mieux aux besoins d'un grand nombre de pays, ce qui réduirait les pressions qui s'exercent en faveur de la création de régimes nationaux distincts et serait, espère-t-on, encore plus largement appliqué, non pas en tant que régime national d'assurance maritime, mais en tant que base juridique internationale pour tous les contrats d'assurance maritime.

250. Il est un dernier point dont il faut tenir compte lors de l'élaboration d'une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime: il faut savoir à quel mode de transport s'appliquera cette assurance. Plus précisément, dans le cas de l'assurance-transports de marchandises, il ne faut pas oublier que le transport par mer n'est qu'un élément d'une chaîne de transport pouvant comprendre aussi des transports aériens et terrestres. En général, les polices d'assurance maritime sur facultés tiennent compte de la nécessité d'une assurance pour le transport multimodal au moyen de la clause magasin à magasin (voir par. 82, 198 et 199). Toutefois, dans le cas de transport multimodal les garanties accordées sont généralement liées au transport par mer et sont fondées, pour la plupart, sur la législation concernant l'assurance maritime. Par conséquent, pour ce qui est de l'élaboration d'une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime, bien que le présent rapport et les recommandations qui y figurent soient axés sur l'assurance maritime, il faut néanmoins examiner, dans le cas de l'assurance des marchandises, l'opportunité d'avoir une base juridique pour tous les contrats d'assurance-transports qui tiennent compte des divers modes de transport utilisés et qui ne soit pas liée à l'existence d'un mode de transport particulier de l'ensemble de la chaîne. Dans ce contexte, il se peut qu'une telle base juridique pour les contrats d'assurance-transports puisse mieux répondre aux besoins de l'évolution du transport international multimodal.

251. En conclusion, il serait peut-être opportun d'entreprendre une étude plus poussée et plus détaillée des possibilités d'élaboration d'une base juridique internationale pour les contrats d'assurance maritime. On pourrait éventuellement, à titre de première mesure, réunir un groupe spécial d'experts des secteurs public et privé représentant tant les assureurs sur corps et sur facultés que les assurés pour étudier la question plus avant et faire rapport au Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes. Ce groupe spécial d'experts pourrait être chargé des tâches suivantes:

i) Etudier les conditions et les pratiques actuelles en matière d'assurance maritime, afin de déterminer s'il est souhaitable et possible d'élaborer un ensemble détaillé de clauses de police internationales uniformes convenues, qui pourraient être modifiées selon que de besoin, sur une base représentative tant du point de vue de l'industrie des assurances que du point de vue international, en tenant compte des suggestions concernant la teneur et le mode de présentation éventuels figurant aux chapitres V et VI du présent rapport;

ii) Etudier les législations nationales en vigueur en matière d'assurance maritime afin de déterminer s'il est souhaitable et possible d'élaborer une convention ou un accord international, en tenant compte des propositions figurant au chapitre VI du présent rapport concernant l'opportunité d'uniformiser les diverses règles nationales obligatoires applicables aux contrats d'assurance maritime.

On pourrait, en outre, demander au groupe spécial d'experts d'examiner, à la lumière des réflexions précédemment exposées sur l'assurance des marchandises dans le transport multimodal, s'il est souhaitable et possible d'élaborer une base juridique pour tous les contrats d'assurance-transport couvrant les marchandises en cours de route.

### **Annexes**

- I. Lloyd's S.G. Form
- II. Institute Time Clauses: Hulls
- III. Institute Cargo Clauses (F.P.A.)
- IV. Institute Cargo Clauses (W.A.)
- V. Institute Cargo Clauses (All Risks)
- VI. Institute War and Strikes Clauses: Hulls - Time
- VII. Institute War Clauses