

Université de Lille
Faculté des Sciences Juridiques, Politiques et Sociales

Temps et lieu de l'assurance



Mémoire

Master 2 : Droit de la mer et risque maritime

Présenté par :

DAGBETO Yamoan Jean-Paul

Etudiant

Sous la direction de :

Me. Patrick VAN CAUWENBERGHE

Avocat, Chargé de cours

Suffragant :

Mme. Bénédicte DUPONT

Maître de conférence

Année universitaire : 2019-2020



« La Faculté des Sciences Juridiques, Politiques et Sociales de l'Université de Lille n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans le présent rapport. Ces opinions devront être considérées comme propres à leur auteur ».

Remerciements

Mes sincères et vifs remerciements vont en premier à l'égard de Maître Patrick VAN CAUWENBERGHE ; qui est tout simplement quelqu'un de bien. Depuis le choix de ce sujet de mémoire, la route pour lui trouver un plan adéquat, de même que sa rédaction ; son écoute, son attention, son accompagnement, ses conseils, sa disponibilité et son suivi ne font de lui un simple professeur, mais un père de famille, un psychologue, un conseiller, un proche soucieux de la réussite de son étudiant.

Un grand merci aussi :

À madame Bénédicte DUPONT pour ses conseils francs, et son soutien tout au long de l'année.

À monsieur Pascal GIRERD pour m'avoir donné le goût de la mer.

À toute ma famille, mes ami(es), et proches qui m'ont soutenus et encouragés.

Dédicace

En l'honneur de mes parents défunts DAGBETO Gabriel et TOIHIN Bernadette, et de tout jeune gens d'ici ou d'ailleurs ; qui très tôt ont perdus leurs deux parents et qui veulent faire de grandes études, qui ont des ambitions, sans forcément un soutien financier, de ne jamais abandonner leur rêve. Le chemin sera peut-être un peu ardu, mais qu'ils vont y arriver un jour.

Sommaire

Introduction	7
Partie I : Prise en charge et assurance de la marchandise.....	18
Chapitre 1 : Le début de la garantie : les obligations des parties	18
Section 1 : Lors de la conclusion.....	18
Section 2 : Lors de l'exécution.....	23
Chapitre 2 : Le début de la garantie : les responsabilités des parties	29
Section 1 : La responsabilité des contractants	29
Section 2 : La responsabilité des sous-transporteurs maritime.....	34
Partie 2 : Livraison et assurance de la marchandise	44
Chapitre 1 : La fin de la garantie : les obligations des parties.....	44
Section 1 : Pendant le post acheminement	44
Section 2 : L'arrivée des marchandises à destination finale.....	51
Chapitre 2 : La fin de la garantie : les responsabilités des parties.....	63
Section 1 : Livraison contentieuse et responsabilité.....	63
Section 2 : Les perspectives de l'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer.....	70
Conclusion	87
Bibliographie	89

Liste des sigles et abréviations

Art. : article

Al. : Alinéa

Bull : Bulletin

C.A. : Cour d'appel

Cass. : Cour de cassation

C. ass. : Code des assurances

C. civ. : Code civil

Cf. : Confer (renvoi)

CNUDCI : Commission des Nations unies pour le droit commercial international

COVID-19 : Covid-19 fait référence à « *Coronavirus Disease 2019* », la maladie provoquée par un virus de la famille des *Coronaviridae*, le SARS-CoV-2. Cette maladie infectieuse est une zoonose, dont l'origine est encore débattue, qui a émergé en décembre 2019 dans la ville de Wuhan, dans la province du Hubei en Chine. Elle s'est rapidement propagée, d'abord dans toute la Chine, puis à l'étranger provoquant une épidémie mondiale.

Ed. : Edition

DMF : Droit Maritime Français

FAP : Franc d'Avarie Particulière

Fasc. : Fascicule

Id. : Idem

INCOTERMS : International Commercial Terms

JCl. Transp. : Jurisclasseur Transport

JCl. Resp. civ. et assur. : Jurisclasseur Responsabilité civile et assurance

LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

LNE : Laboratoire National d'Essai

Op. cit. : *Opere citato* ; expression latine signifiant *ouvrage cité* et servant à introduire une référence dans un ouvrage indiqué précédemment

P. : Page

RR ; Règles de Rotterdam

Ro-Ro : Rol-on Rol-off

T. : Tome

Introduction

1.- Généralité. Si le professionnel¹ se présente traditionnellement , comme une personne avertie, aguerrie et invincible, il devient pourtant, face aux risques vulnérable et fragile².

Dès la constitution de son activité, le professionnel doit se prémunir contre les différents évènements qui pourraient altérer potentiellement sa profession ou affecter son activité. Le professionnel connaît une aversion au risque. Il craint naturellement le sinistre qui pourrait surgir lors de l'exercice de son activité. L'essence même d'une entreprise peut être compromise par un sinistre. Nécessairement une protection rationnelle du risque oblige le professionnel à adopter des mesures préventives, notamment en souscrivant un contrat d'assurance³.

Le recours au contrat d'assurance du professionnel relève de la gestion des risques et de la politique économique du professionnel, lui permettant d'anticiper une potentielle compensation financière. L'assurance supporte ce que le professionnel refuse de supporter lui-même et de prendre en charge. Mais l'assurance professionnelle n'est pas uniforme, épousant les spécificités de l'activité. La pratique professionnelle adopte des assurances professionnelles au gré des besoins du professionnel et des risques qui affectent son activité. Nécessairement, il existe une multitude d'assurances spéciales professionnelles⁴.

Classiquement, on retrouve l'assurance des risques commerciaux et agricoles. Cependant comment oublier que l'assurance spéciale, à l'origine de l'édification du droit des assurances, est une assurance de marins, de bateliers, de navigateurs, d'armateurs, de transporteurs⁵ ?

Dans son livre “ Le vieil homme face à la mer ”, Ernest Hémingway disait ceci : « Il embrassa la mer d'un regard et se rendit compte de l'infinie solitude où il se trouvait » ; rappelant ainsi que l'extrême liberté qu'offrent les flots à une contrepartie, le choix pèse souvent sur les épaules d'un seul homme. Face à l'implacabilité de la mer et de ses dangers, les marins commerçants ont historiquement jeté les premières bases de nos assurances⁶.

Le risque lié à la navigation maritime est élevé. En effet, la mer représente sûrement l'environnement le plus hostile que l'homme a été contraint d'exploiter pour échanger des biens au travers du monde. Les premières formes d'assurances ont vu le jour dans le domaine maritime, du fait que l'océan est un élément dynamique, difficilement apprivoisable, laissant

¹. L'article liminaire du code de la consommation le définit comme « toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui agit à des fins entrant dans la cadre de son activité commerciale, industrielle ou artisanale, libérale ou agricole, y compris lorsqu'elle agit au nom et pour le compte d'un autre professionnel ». C'est dans ce sens que nous entendrons le professionnel, in B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, Droit des assurances, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.871.

². B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.871.

³. Id.

⁴. Id.

⁵. Id.

⁶. L'argus de l'assurance n°7579 du 9 novembre 2018.

peser sur les participants de gros doutes sur le succès de l'expédition maritime qu'ils envisagent⁷.

Une expédition maritime est un grand voyage dans le temps, qui peut durer plusieurs semaines voire plusieurs mois, le navire transporteur ou les marchandises en transport sont ainsi exposés, aussi longtemps que le temps du voyage.

Et comme les champs de blé ne poussent pas sur les quais et, sauf rares exceptions, les usines ne tournent pas le long du bord des navires, les transports maritimes, requièrent nécessairement un ou plusieurs voyages en amont et aussi un ou plusieurs autres voyages en aval, conférant ainsi une place de choix aux assurances marchandises transportées dans la sécurité du commerce international.

Les assureurs maritimes sont un des plus grands et des plus heureux encouragements qu'on ait jamais donnés au commerce. L'usage des assurances est sorti du sein même du commerce ; le génie des négociants l'a produit, et en a fait en même temps une branche fort riche de spéculation. La nécessité en fit naître l'idée, comme celle des lettres de change. L'industrie l'a développée, étendue et perfectionnée, chez tous les peuples commerçants et navigateurs⁸.

L'assurance maritime a ouvert la voie à l'assurance transport⁹, qui couvre l'objet du contrat (les risques) dans le temps et dans l'espace.

2.- Définitions. Il est judicieux de procéder d'emblée à la définition d'un certain nombre de notions incontournables en la matière.

Tout d'abord, attendons-nous aux termes du sujet « *Temps et lieu de l'assurance* ».

- Le temps ; du latin *tempus*¹⁰ qui signifie : division de la durée, moment, instant, intervalle de temps ou période, est en assurance maritime "le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée de cette garantie"¹¹.
- Le lieu ; du latin *locus*¹² qui signifie : endroit, place, il désigne en assurance maritime là où commence la couverture des risques jusqu'à l'endroit où elle prend fin. Etant donné que "l'opération maritime ou de transport se fonde sur le déplacement dans l'espace du navire ou des marchandises, elle se caractérise par la mobilité d'où l'importance de la détermination (...) du lieu"¹³.
- L'assurance ; du latin *assecuratio*¹⁴, ayant pour racine *securus*¹⁵ qui signifie : sûr, en sécurité, elle est l'opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre, moyennement une rémunération ; la prime (ou la cotisation), pour lui ou pour un tiers,

⁷. Id.

⁸. Y.-M. Le Jean, L'assurance des marchandises transportées par voie de mer et l'évolution du droit des transports maritimes, Thèse pour le doctorat d'Etat en DROIT, Université de Paris II, 1979.

⁹. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.871.

¹⁰. Selon le dictionnaire Latin-Français GAFFIOT.

¹¹. En vertu de l'article L. 112-4 du Code des assurances, applicable aux assurances maritimes

¹². Selon le dictionnaire Latin-Français GAFFIOT.

¹³. F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, op. cit. n°2, p. 4.

¹⁴. Selon le vocabulaire juridique, Gérard Cornu, éd. 2020, p. 94.

¹⁵. Selon le dictionnaire Latin-Français GAFFIOT.

en cas de réalisation d'un risque, une prestation (pécuniaire) par une autre partie ; l'assureur (société d'assurance) qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique¹⁶.

Cependant, il s'agit ici de l'assurance maritime qui est une variété de l'assurance des risques de transport. Elles sont bien distinctes l'une de l'autre.

- Si "l'assurance transport est une assurance couvrant les risques auxquels sont exposés les marchandises durant leur transport (maritime, terrestre, fluvial, maritime ou aérien)"¹⁷, l'assurance maritime est celle qui couvre contre les risques de transport par mer ; les navires (*corps*) et les marchandises (*facultés*)¹⁸, elle est en d'autre terme : « le contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées à des risques maritimes »¹⁹.

L'assurance maritime et transports est une assurance "de dommages" qui a pour objet de garantir à l'assuré une indemnité en cas de pertes ou préjudices qu'il subit du fait d'événements survenant au cours d'opérations de transport²⁰.

- En matière d'« assurance transport », on distingue trois grandes catégories d'assurances, à savoir, l'assurance de la marchandise, l'assurance de responsabilité du transporteur et l'assurance « *corps* ». La première a pour objet de couvrir les marchandises contre les pertes et avaries susceptibles de survenir en cours de transport. La deuxième couvre la responsabilité contractuelle du transporteur au regard des dommages aux marchandises. Enfin la troisième vise à garantir les dommages causés au véhicule (navire, bateau, aéronef) à l'occasion du transport²¹.

Il est important de faire observer que l'assurance maritime est divisée en deux grandes branches : l'assurance du navire ou assurance sur *corps*, et l'assurance des marchandises ou l'assurance sur *facultés*²². A côté de ces deux branches, il faut mentionner en troisième lieu l'assurance de l'indemnité²³(...)²⁴.

¹⁶. Selon le vocabulaire juridique, Gérard Cornu, éd. 2020, p. 94.

¹⁷. Id., p. 96

¹⁸. Id.

¹⁹. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 1046, p.774.

²⁰. F. Turgne, « Assurance maritime et transport-Panorama » JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 590, 2013, op., cit. n°3.

²¹. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 474., p. 262.

²². L'expression officielle est aujourd'hui (simplification du droit oblige !) « assurance marchandise » elle correspond au fait que l'assurance maritime est de plus en plus multimodale. Dans la pratique cependant l'expression traditionnelle a encore de longs jours devant elle : on se permette de la conserver

²³. Puisque « l'assuré va souscrire une assurance de responsabilité spéciale qui lui donnera droit au remboursement de ce qu'il aura dû payer pour indemniser les tiers lésés, in Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 1060, p.784.

²⁴. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 1049, p.776.

L'assurance maritime sur facultés vise clairement à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées à des risques maritimes. L'objet du contrat d'assurance maritime est donc d'assurer les risques maritimes²⁵.

➤ Qu'est-ce que le risque maritime ?

En droit des assurances, le mot risque à plusieurs acceptions : il désigne l'objet de la garantie, le préjudice garanti et l'événement générateur de ce préjudice. C'est aussi le danger auquel l'objet de la garantie est exposé et dont l'assureur couvre les conséquences dommageables²⁶.

Avant l'adoption de l'ordonnance du 15 juillet 2011, l'assurance maritime avait pour vocation « de garantir les risques relatifs à une opération maritime ». L'opération maritime était entendue largement, englobant différentes formes de risques liés à la mer. Cela pouvait concerner le navire, les marchandises ainsi que les travaux réalisés à la mer comme le remorquage, les travaux portuaires. Depuis l'ordonnance du 15 juillet 2011 évoque « le risque maritime ». Le risque maritime est un risque rattaché au « voyage maritime » au transport maritime²⁷.

Il s'agit des risques liés aux voyages accessoires du pré et du post acheminement maritime qui sont aussi couverts par le contrat d'assurance maritime. A ce sujet l'article L.173-19 du code des assurances dispose que : « Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage ».

Ensuite, le contrat d'assurance maritime sur facultés (qui retiendra le plus notre attention tout au long de cette réflexion) peut être conclu selon deux modalités principales : d'une part l'assurance par *police particulière* (ou au voyage, par événement) ; de l'autre l'assurance dite par *police flottante* (à temps, par période)²⁸.

- Le risque sera couvert dans le cadre d'une *police particulière* lorsque le contrat porte sur des marchandises déterminées et pour un voyage. L'assureur qui a connaissance de la nature des marchandises comme du voyage, s'engage dans les limites de la police à garantir l'assuré sur la base des informations qu'il lui aura transmises. Notamment l'article 12 de la police²⁹ de 2009 évoque le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ; leur valeur à destination à la date d'arrivée ; les dispositions figurant au contrat de vente ; la valeur de remplacement pour les biens manufacturés³⁰.
- La valeur sera couvert dans le cadre d'une police flottante³¹ (i.e. à temps, par période) lorsque le contrat porte sur plusieurs expéditions de marchandises expédiées ou reçues

²⁵. Comme le précise l'article L. 171-1 du code des assurances en ces termes « *Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir : 1° Les risques maritimes ; (...)* »

²⁶. F. Turgne, « Assurance maritime et transport-Panorama » JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 590, 2013, op. cit. n°9.

²⁷. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.880.

²⁸. J.-P. Beurier. et al., « *Droits maritimes* », 3^e éd., 2014, op. cit. n° 355.17, p. 582.

²⁹. Entendu police française d'assurance maritime sur facultés, garantie « Tous risques ».

³⁰. Id.

³¹. L'ordonnance du 15 juillet 2011 substitue l'expression « police fonctionnant par déclaration d'aliment » à celle de « police flottante » et de « police d'abonnement »

pendant une période donnée. L'assureur qui ignore le nombre d'expéditions, couvre les marchandises expédiées ou reçues par l'assuré dans les conditions contractuelles. Il s'agit d'un système plutôt avantageux pour l'assuré en ce sens que l'assureur va être amené à garantir des avaries et pertes déjà éprouvées et dont il n'est informé qu'après leur survenance³².

La police flottante obéit elle-même à deux formes distinctes : la police d'abonnement d'un côté et la police à alimenter de l'autre.

- La police d'abonnement est un contrat-cadre qui oblige l'assureur à hauteur d'un montant maximum qui représente le plein de l'assurance quel que soit le nombre d'application que l'assuré en fera et quel que soit le nombre d'évènement qui donnent lieu à garantie. L'assuré déclare en aliment toutes les expéditions et l'assureur s'engage à les couvrir pendant la durée de l'engagement. Les facultés déclarés antérieurement à la déclaration d'aliment seront couvertes à la condition, suspensive que la déclaration soit faite dans les huit jours qui suivent l'expédition.
- La polie à alimenter (ou d'aliments) détermine le plein de l'assurance, qui constitue la limite ultime de la garantie, chaque application qui en est faite diminuant d'autant ce plein³³.

De plus, dans cet exercice consacré aux définitions, il ne sera pas sans intérêt de rappeler que le contrat d'assurance est régi par les dispositions du code des assurances et qu'il est matérialisé par une police, constitué par :

- des conditions générales composées de « modèles de clause », encore appelés « police types » ou « imprimés » ;
- des conditions particulières, adaptant les conditions générales aux *desiderata* des parties ;
- des clauses additionnelles, pour lesquelles il existe également des modèles, datées et désignées par leur numéro. Elles ont pour objet de « standardiser » des adaptations fréquemment demandées par les utilisateurs, des garanties définies par les conditions générales³⁴.

En plus, il importe de savoir ce que sont les « polices types ».

Périodiquement, « les polices types » ou, selon la terminologie aujourd'hui employée, les « modèles de clauses », sont modifiées pour l'évolution du marché. Ainsi les assureurs français ont-ils à compter de 1983, procédé à des réformes, en plusieurs étapes. Ces modèles décrivent respectivement deux formules d'assurance : la garantie « *FAP Sauf* »³⁵ ou « *Evènements*

³². T. com. Marseille, 3 août 2004, navire Sinar Bali, DMF 2005, HS n°9, n°124, obs. Ph. Delebecque, in

³³. J.-P. Beurier. et al., « *Droits maritimes* », 3^e éd., 2014, op. cit. n° 355.17, p. 583.

³⁴. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, op. cit., n° 480., p. 264.

³⁵. Ce terme signifie que sont couverts exclusivement les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité, causées aux marchandises assurées par un ou plusieurs des évènements nommément et limitativement visés dans la police, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, op. cit., n° 492., p. 269.

majeurs » et la garantie « *Tous risques* »³⁶. Mais les parties peuvent convenir de tout autre mode d'assurance³⁷.

Pour finir, cette partie définitionnelle fera mieux de mettre la lumière sur les différentes parties au contrat d'assurance maritime.

Les parties contractantes sont : l'assureur d'une part et l'assuré d'autre part.

- L'assureur ; est celui qui garantit le risque³⁸ (société, compagnie ou mutuelle d'assurance) ou son représentant.
- L'assuré ; le mot assuré à un sens particulier en matière maritime. S'il désigne par son genre celui qui bénéficie de l'assurance, la matière offre la particularité de ce que l'assurance maritime peut être souscrite pour le compte d'une personne déterminée ou indéterminée, bénéficiaire ultime de l'assurance. Il existe quatre catégories d'assurés : le souscripteur, une personne nommément désignée, une personne non désignée et « celui pour le compte qu'il adviendra »³⁹. Dans « l'assurance pour le compte de qui il adviendra », en pratique le bénéficiaire de l'assurance n'est pas déterminé, mais déterminable, lors de la conclusion du contrat. Seule la qualité du bénéficiaire sera connue, non son identité avec précision⁴⁰.

3.- Délimitation. A présent, afin de mieux cerner ce dont il sera question ; l'assiette même de la présente étude, il est indispensable que nous procédions à la délimitation du sujet.

En effet, plusieurs (4) observations sont à mentionnées.

La première ; il ne s'agira pas d'étudier des polices d'assurance maritime d'un quelconque droit étranger, mais la réflexion sera essentiellement axée sur le Droit français⁴¹ ; sous réserve des conventions internationales signées et ratifiées par la France et qui font partie intégrante de son ordonnancement juridique.

La deuxième ; il ne sera pas question d'envisager lors de cet écrit, la réflexion, quant aux assurances maritimes sur la police française d'assurance maritime sur *corps* sur le « *temps et lieu de l'assurance* », mais de concentrer toute notre énergie sur les polices françaises d'assurance maritime sur (*facultés*) marchandises transportées, en terme de « *temps et lieu de l'assurance* ».

La troisième ; l'assurance des marchandises lors de la phase proprement dite de « transport maritime », ne sera pas étudiée, mais ce sont les phases non-maritime de pré et de post

³⁶. Cette expression signifie que l'assureur garantit tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité subis par les facultés. Mais la simple lecture des conditions générales de garantie des polices, tant française qu'anglaise, montre que tous les risques ne sont pas garantis (CA. Paris, 30 janv. 1979. BT 1979, p. 172), in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 480., p. 264.

³⁷. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 480., p. 264.

³⁸. Selon le vocabulaire juridique, Gérard Cornu, éd. 2020, p. 97.

³⁹. J.-P. Beurier. et al., « *Droits maritimes* », 3^e éd., 2014, *op. cit.* n° 355.18, p. 583.

⁴⁰. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, *op. cit.* n° 956, p.884.

⁴¹. De l'assurance marchandises transportées par voie maritime souscrite en France, aux conditions des polices françaises d'assurance maritime sur facultés (garantie « *Tous risques* » ou « *FAP Sauf* »).

acheminement maritime ; caractérisées respectivement par la prise en charge des marchandises et la livraison de celles-ci qui retiendront fondamentalement notre attention.

La quatrième ; sont exclus du champ de ce travail, l'assurance des risques de guerre et assimilés (politiques et sociaux), mais sera envisagé l'assurance des risques ordinaires de transport, en l'occurrence l'assurance des marchandises transportées par voie maritime. Cette dernière a néanmoins une histoire.

4.- Contexte historique. La question de savoir qui assume le risque de l'expédition maritime n'est pas nouvelle.

A l'origine, le navigateur, aidé de ses matelots part soit seul, soit accompagné du ou des marchands avec les marchandises qu'ils vont vendre ou troquer outre-mer, ou bien, porteur de capitaux, vont acheter et revenir avec d'autres marchandises. Les opérations commerciales sont réalisées, par le commerçant pour son propre compte, après avoir payé le navigateur du prix de ses services. Ainsi, chacun a conservé pour ce qui le concerne, c'est-à-dire le navire et les biens achetés, les aléas de la mer et les risques provenant de l'action des pillards à l'exception des sauvetages "à frais commun"⁴² (les avaries communes).

De cette exploitation économique aussi rudimentaire, un premier perfectionnement ne tardera pas à se manifester. En effet le marchand n'embarquant plus à bord du navire, va prêter de l'argent au navigateur. S'il n'a pas assez de fond, il empruntera cette somme d'argent. Dans ce dernier cas s'il y a eu prêt par un tiers au profit du capitaine ou du marchand, c'est le prêteur qui court les risques ; il apparaît alors normal que si la nef revient, non seulement l'emprunteur doit rembourser le prêt, mais encore que celui-ci soit grossi, augmenté d'une certaine somme pour compenser le risque qu'a couru le prêteur de ne plus jamais revoir ses capitaux. Tel est le "prêt à la grosse aventure", le "*Nauticum foenus*", dont les romains avaient su démontrer le mécanisme⁴³.

En effet l'origine de l'assurance est assez généralement attribuée soit aux Juifs, qui en furent, dit-on, les inventeurs lorsqu'ils furent chassés de France en 1121 par Philippe Auguste, et en 1321 par Philippe-Le-Long, soit aux Guelfes et aux Gibelins⁴⁴. (...). Le texte le plus ancien qui soit connu, ayant uniquement pour objet la réglementation des assurances est l'Ordonnance des Magistrats de Barcelone du 21 novembre 1435, complétée par celle de 1436, de 1458, et de 1461, ces diverses ordonnances ayant été refondues dans celle de 1484. Seule la dernière de ces ordonnances a été transportée à Valence au "consulat de la mer". Mais toutes démontrent une parfaite connaissance des règles essentielles de l'assurance, des dangers qu'elles peuvent présenter pour les assureurs, des fraudes auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu⁴⁵.

Peu après, alors qu'il n'existait dans le royaume de France aucune ordonnance sur le sujet, un auteur inconnu rédigea à l'intention des marchands, "le guidon stile et usances des marchands qui mettent à la mer"⁴⁶. Sans employer la forme d'un texte légal qu'il n'était d'ailleurs pas, utilisant celle d'une relation, cet ouvrage rédigé au cours des dernières années du XVIème

⁴². Y.-M. Le Jean, supra, p. 10.

⁴³. Id., p.12.

⁴⁴. Cf. BOULAY – PATY in " Cours du commercial maritime" – 1822 – Titre X "des assurances" – T. III, page 235, in Y.-M. Le Jean, supra.

⁴⁵. Y.-M. Le Jean, supra.

⁴⁶. Cf. texte in PARDESSUS – Tome II – page 376, in Y.-M. Le Jean, supra. p.13.

siècle, eut à Rouen, mais aussi dans toute la France et bien au-delà, une portée considérable. CLEIRAC puis VALIN, puis EMERIGON, célébrèrent ses mérites et en font quant à l'assurance, "l'inspirateur" de la partie de l'Ordonnance de la Marine de Colbert (1681), consacrée aux assurances (Livre III – Titre IV)⁴⁷.

Après avoir été longtemps réglemantée par l'Ordonnance de Colbert de 1681, puis par le Code de commerce de 1807 (livre II, titre X), l'assurance maritime a fait l'objet de la loi du 3 juillet 1967 et du décret du 19 janvier 1968 qui sont devenus le Titre VII du Livre premier du Code des assurances⁴⁸. Les décrets n° 76-666 et n° 76-667 du 16 juillet 1976 ont incorporé ces textes dans le Code des assurances, ainsi que la loi du 13 juillet 1930 établissant les règles relatives aux assurances "terrestres". Puis le Titre VII du Code des assurances a été complété par la loi n° 92-665 du 16 juillet 1992 qui a intégré l'assurance fluviale et lacustre. La création de ce Titre VII explique le contenu de l'ancien article L. 111-1 du Code des assurances : "Les titres Ier, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. À l'exception des articles L. 111-6, L. 112-2, L. 112-4, L. 112-7 et L. 113-4-1, ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes et fluviales ni aux opérations d'assurance-crédit". En l'absence de précision quant aux assurances aériennes et spatiales, celles-ci étaient rattachées aux dispositions "terrestres" ; pour éviter toute ambiguïté, ce rattachement était rappelé dans les contrats⁴⁹.

Trois cent trente ans après l'ordonnance de la Marine, les pouvoirs publics ont adopté, une réforme importante du droit des assurances en intégrant l'assurance aérienne et spatiale dans le titre VII du Livre 1^{er} du code des assurances et en étendant les règles de l'assurance maritime à certaines formes non maritimes de l'assurance transport⁵⁰. Portée par l'ordonnance 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, cette réforme s'inscrit dans la continuité de la réforme de 1967. Elle contient un certain nombre de dispositions concernant au premier chef l'assurance maritime : en premier lieu l'extension des règles maritimes à l'assurance transport⁵¹.

Depuis son entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2012, le régime des assurances marchandises transportées a été harmonisé et le mécanisme des assurances maritimes étendue à l'ensemble des assurances sur marchandises transportées, tous modes confondus, l'objectif affiché étant de mieux prendre en compte le transport multimodal⁵².

Par ce mécanisme d'extension de la garantie d'assurance, le contrat d'assurance maritime à lui tout seul couvre alors tous les modes de transports tant principal (transport maritime) qu'accessoire (transport terrestre, aérien fluvial, lacustre), la garantie est dite de bout en bout ou de *magasin à magasin* ; car elle couvre la totalité des opérations d'expéditions nécessaires qui se rattache au voyage maritime. Autrement dit, il y a une continuité de la garantie d'assurance des facultés d'un point de départ à un point d'arrivée, afin notamment

⁴⁷. Y.-M. Le Jean, supra. p.14.

⁴⁸. P. Lureau, La nouvelle législation des assurances maritimes : DMF 1968, p. 195 et 259, in F.

Turgne, « Assurance maritime et transport-Panorama » JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 590, 2013, op. cit. n° 22.

⁴⁹. F. Turgne, « Assurance maritime et transport-Panorama » JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 590, 2013, op. cit. n° 22.

⁵⁰. P.-Y. Nicolas, De la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF 2011. 783, in Ph. Delebecque, Droit maritime, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 1040, p. 767.

⁵¹. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, n° 1040, p. 767 et 768.

⁵². Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 485., p. 266.

d'éviter qu'elles ne se trouvent dépourvues d'assurance alors qu'elles sont encore confrontées à un certain nombre de périls. En revanche, les risques ne sont effectivement pris en charge que lorsque l'assureur délimite le début et la fin de son engagement.

L'assureur ne répond des risques maritimes que s'ils se produisent dans le temps et dans le lieu prévu par la police, d'où, tout l'intérêt de réfléchir sur le sujet « *Temps et lieu de l'assurance* ».

5.- Problématique. L'assureur doit tenir compte du fait que le risque ; objet de l'assurance, se déplace et doit le garantir à la fois sur un espace donné mais aussi pendant un temps déterminé. Les biens assurés sont exposés aux risques, aux dangers, pendant leur circulation, pendant le voyage, mais également avant et après ce dernier.

Il y a donc une question de durée et une question de lieu ; le moment précis et l'endroit où débute la couverture des risques maritimes jusqu'à leur fin, se trouve alors au cœur des enjeux de responsabilité.

En d'autres termes, quand et où commence l'assurance des risques liés aux marchandises transportées par voie maritime et quand et où finit-elle ?

6.- Intérêts du sujet. L'intérêt de plancher sur un tel sujet de mémoire est plus pratique que théorique. Théorique quand même, d'autant plus que le problème qu'il soulève suscite l'attention des universitaires, chercheurs et étudiants, mais surtout pratique en raison de ce que la connaissance de la durée de la garantie est d'une importance capitale pour l'assuré qui se sent protéger et pour l'assureur qui connaît les limites de ses engagements.

L'assurance des marchandises embarquées facilite et simplifie les échanges commerciaux ⁵³:

– en garantissant les pertes ou dommages subis par les marchandises transportées indépendamment des responsabilités qui peuvent être encourues pour ces préjudices. Ainsi, l'assuré propriétaire de la marchandise sera indemnisé par l'assureur dans le cadre de la police "facultés" même si le transporteur est insolvable, invoque une cause d'exonération de sa responsabilité ou bénéficie d'une limite de responsabilité. Il appartiendra dans un deuxième temps à l'assureur facultés de se retourner vers le responsable. L'assuré est ainsi détaché de tout souci de recherche de responsabilité ;

– en prenant en charge les marchandises "de bout en bout", c'est-à-dire pour la totalité du voyage. Peu importe que le transport soit intérieur ou international, la marchandise est assurée tout au long du transport, dès le départ du magasin de l'expéditeur jusqu'à l'arrivée dans le magasin du destinataire : c'est une assurance "de magasin à magasin" ; cette continuité de la garantie est précieuse pour les chargeurs.

7.- Justification et annonce du plan. En raison de ce que, les marchandises sont exposées en tous lieux, elles doivent être garanties notamment avant la prise en charge par un transporteur, lors de leur emballage ou empotage dans des conteneurs, dans le magasin de l'expéditeur, pendant le voyage sur tous les véhicules qui les transportent, lors des arrêts, dans les entrepôts, en transit, sur les quais de débarquement, avant la livraison au destinataire.

⁵³. F. Turgne, « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 990, 2014, op. cit. n°47, p. 17.

La prise en charge des marchandises par la police d'assurance va alors au-delà du pré acheminement maritime et finit bien après le post acheminement maritime. Il s'agit d'une prise en charge en amont de celle de tout transporteur, les facultés sont assurées alors même qu'elles ne font pas encore face aux périls liés aux voyages, et le sont jusqu'à un moment en aval, postérieur à tout transport ; la livraison.

C'est pourquoi les termes prise en charge et livraison seront les grands axes autour desquels cet écrit sera articulé, le premier terme rime avec le début de la garantie et le deuxième avec la fin de la garantie.

Dans deux grandes parties, seront organisées de façon ordonnée, l'exposé des différentes phases caractéristiques du début de la garantie avec les obligations et responsabilités de chacune des parties d'une part, jusqu'à la fin de la garantie d'autre part, avec la même rigueur pédagogique.

Prise en charge et assurance de la marchandise (Partie 1) ; sera la première corde au bout de laquelle, l'on tissera la seconde intitulée : Livraison et assurance de la marchandise (Partie 2).

Première Partie :

Prise en charge et assurance de la
marchandise

Partie I : Prise en charge et assurance de la marchandise

Prendre en charge quelque chose ; c'est assumer une responsabilité, un engagement vis-à-vis de cette chose au sens premier du terme, et tout engagement à une durée. Le moment à partir duquel débute la prise en charge des marchandises par la police d'assurance était un peu flou, c'est-à-dire pas précis, par conséquent de nombreux litiges naissaient à propos des dommages qui se produisaient avant le moment précis de la prise en charge par l'assureur, ce dernier qui a tout intérêt de démontrer que le sinistre s'était produit avant le cours de son engagement.

Le début de la garantie d'assurance est devenu un sujet important dont les assureurs se sont très tôt saisis. C'est ainsi que les polices d'assurance ont prévues les obligations de chacune des parties (Chapitre 1), dont le non-respect engage leur responsabilité (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le début de la garantie : les obligations des parties

Comme tout contrat de droit civil, les parties au contrat d'assurance maritime ont des obligations à respecter tant lors de sa conclusion (Section 1), que pendant son exécution (Section 2).

Section 1 : Lors de la conclusion

Le contrat d'assurance maritime est soumis en principe aux règles générales de formation et de validité des contrats (article 110 du code civil). Mais certaines de ces règles sont modifiées ou écartées pour tenir compte des traits particuliers de ce contrat et de la pratique relative à sa conclusion⁵⁴. Le contrat reste un contrat consensuel axé sur la liberté contractuelle (1), malgré l'exigence d'un écrit contenant des obligations de fond (2).

Paragraphe 1: La liberté contractuelle

Il s'agit du principe *sacro-saint* du consensualisme ; basé sur la volonté des parties lors de la formation du contrat d'assurance (A), toutefois limité par l'ordre public assurantiel de protection (B)

A/ Principe : le consensualisme

La liberté est la règle, les parties pouvant s'entendre sur la durée et sur la périodicité de résiliation⁵⁵.

En assurances maritimes comme en droit des assurances en général, le contrat d'assurance est l'expression de la volonté des parties : il réunit deux parties qui sont engagées du seul fait de leur consentement. Il s'ensuit qu'un écrit n'est pas en principe, nécessaire pour la validité du contrat d'assurance.

⁵⁴ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz., 2014, op. cit., n°1080, p.800.

⁵⁵ F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014.

L'assurance maritime est un contrat conclu entre professionnels qui déterminent librement leurs engagements réciproques ; en effet, les textes relatifs aux assurances maritimes sont supplétifs de la volonté des parties. Le contrat d'assurance maritime est un contrat commercial et la protection de l'assuré ne requiert pas les mêmes précautions qu'en assurance terrestre. L'assureur n'a pas l'obligation comme en assurances terrestres de remettre à l'assuré des documents d'information avant la conclusion du contrat ; en effet, les dispositions des deux premiers alinéas de l'article L. 112-2 du Code des assurances⁵⁶ ne s'appliquent pas aux contrats garantissant les "grands risques" définis par l'article L. 111-6 du Code des assurances. Le caractère consensuel du contrat d'assurance implique que ce dernier est conclu dès la signature d'un arrêté d'assurance par l'assureur (ou son intermédiaire), arrêté qui comprend les éléments essentiels de l'assurance (objet, prix et date d'effet). L'assuré est dès lors couvert⁵⁷.

Les contrats d'assurance évoluent, ainsi, sous le prisme de la liberté contractuelle⁵⁸.

Sur le fondement d'une telle liberté, les parties peuvent établir des conventions types. Il est même d'usage de recourir à des accords standards en droit maritime, comme en droit aérien, afin que la profession dispose de règles communes⁵⁹.

Les conventions types sont conclues entre compagnies d'assurances, non avec les assurés. Elles sont cependant connues par les professionnels du transport, notamment par les assurés professionnels. Toutefois, une telle connaissance ne suffit pas à les leur rendre opposables. L'assuré doit donner expressément son consentement pour y adhérer. Il doit pour cela apposer sa signature lors de la conclusion du contrat d'assurance⁶⁰.

Pour la cour de cassation, les conventions types « fuses-elles usuelles, ne s'incorporent pas de plein droit »⁶¹.

Les parties peuvent donc aspirer à régler librement leur convention d'assurance, et ce sous réserve de l'application de quelques articles d'ordre public au demeurant très peu nombreux.

B/ Limite : l'ordre public partiel

Le droit des assurances est un droit directif et impératif. Ainsi, à l'instar de l'article L. 111-2 du code des assurances, relatif à l'assurance terrestre, l'assurance maritime obéit elle à des dispositions d'ordre public interdisant aux parties d'y déroger. Le législateur précise dans une liste exhaustive (de l'article L.171-2 du code des assurances), des dispositions non dérogoires⁶².

⁵⁶. Il s'agit des alinéas relatifs aux obligations précontractuelles d'information incombant à l'assureur en matière d'assurance terrestre.

⁵⁷. F. Turgne, « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 990, 2014.

⁵⁸. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.875.

⁵⁹. Id., p.876.

⁶⁰. CA. Montpellier, 23 janv. 2013, DMF 2014, p. 405, note C. Hübner

⁶¹. Cass. com., 13 mai 2014, n°13-14626, DMF 2014, p. 618, rapport J.-P. Remery, note S. Mirbel, RGDA 2014, p.357, note F. TURGNE

⁶². Dans le dispositif commun, de telles dispositions concernent l'intérêt d'assurance (art. L.171-3), la déclaration du risque (art.L.172-2 et L.172-3), la fraude (art. L. 171-6), l'assurance cumulative (art.L.172-8 et art. L.172-9 ; R.172-6), la faute de l'assuré (art. L.172-13) , la preuve du sinistre (art. L .171-17), le défaut de

Le législateur pose ainsi en matière d'assurance transport, un ordre public assurantiel.

Cela étant, et même si le principe de la liberté contractuelle semble ainsi n'être que faiblement atteint par l'ordre public, il faut admettre que son exercice lui donne une physionomie bien particulière. Si rien n'interdit à un armateur, à un patron pêcheur ou au propriétaire d'un canot à moteur d'entrer en contact avec un assureur et de lui proposer un modèle de son invention, la perspective de les voir conclure un tel acte relève de l'imagination.

Dans la pratique, ce sont naturellement les assureurs eux-mêmes qui prennent l'initiative de proposer les contrats qui constituent des sortes d'instruments préétablis, offrant toutefois aux preneurs la possibilité d'en modifier certaines dispositions en fonction de leurs besoins particuliers. Sur une question qui pourrait pourtant porter à controverses règne en fait un accord unanime dans l'opinion publique qui ne voit que des avantages dans la pratique des polices types d'assurances élaborées par des professionnels attentifs aux évolutions technologiques, économiques et politiques et recueillant en général l'approbation des milieux intéressés. La pratique est d'ailleurs si profondément ancrée dans les esprits qu'il serait malséant d'émettre des réserves sur un système qui n'attribue aux pouvoirs publics nationaux qu'une part négligeable dans la fixation des règles qui s'appliquent effectivement aux assurances maritimes.

Il n'échappe pourtant à personne qu'à partir du moment où un contrat individuel se calque sur une police type donnée, la référence à la liberté contractuelle des parties perd une bonne partie de son sens, ce qui a pour conséquence, en particulier, que l'interprétation dudit contrat ne saurait se fonder sur une prétendue « commune intention des parties », mais qu'elle doit rechercher, comme on le ferait à propos d'un texte législatif ou réglementaire, la signification objective de telle ou telle clause figurant dans la police type ⁶³. La libre volonté des parties est sur ce plan un peu mise à mal, en outre, elles doivent respecter certains impératifs relativement au fond du contrat en conclusion.

Paragraphe 2 : Des obligations de fond

Le contrat d'assurance maritime n'étant pas un contrat *ad validitatem* ; c'est-à-dire un contrat dont la validité est soumise à un formalisme requis, tel un contrat solennel (le mariage par exemple), l'exigence d'un certain nombre de mentions (A) dans la police d'assurance ne s'analyse qu'à titre de preuve donc à titre de formalité ; *ad probationem*. Néanmoins l'assuré doit obligatoirement procéder à une déclaration de risque (B).

paiement de la prime (art. L. 172-20 ; L.172-21) ; le redressement judiciaire (art. L. 172-22) ; la déclaration du sinistre (art. L. 172-28) ; la prescription (art. L.172-31 ; R.172-6).

⁶³. Claude J. Berr, assurance maritime, in répertoire du droit commercial, 2012, op. cit., n° 36, consultable sur https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Liste?ctxt=0_YSR0MD1saWJlcnTDqSBjb250cmFjdHVlbnGxIIGV0IGFzc3VyYW5jZSBtYXJpdGltZcKneCRzZj1zaW1wbGUtc2VhcmNo, consulté le 28 juillet 2020.

A / Des mentions obligatoires

Tout d'abord, l'article L. 112-4 du Code des assurances, applicable aux assurances maritimes, dispose de plusieurs mentions dont celles relatives aux dates.

Plusieurs dates doivent être distinguées : la date de souscription, celle de prise d'effet du contrat, celle de l'échéance de la prime et celle de l'échéance du contrat. A cet effet la police doit être datée « du jour où elle est établie » et « indiquer le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée de cette garantie ». Ces deux possibilités de date traduisent le fait que si le contrat se forme dès l'accord des parties, ces dernières peuvent convenir contractuellement de différer la prise d'effet des obligations de l'assureur ou de la soumettre à une formalité tel que le paiement de la première prime⁶⁴.

Si la prise d'effet peut être ultérieure à sa conclusion, elle peut être également antérieure par le jeu des « clauses de reprise du passé inconnu ». Ces clauses traduisent l'acceptation de l'assureur de prendre en charge un sinistre dont l'origine serait antérieure au jour de la conclusion du contrat. Cependant il ne peut s'agir que de la reprise du passé inconnu ; cette clause ne pouvant être le moyen pour l'assuré de faire supporter à l'assureur la charge d'un sinistre qu'il sait s'être produit⁶⁵, ce qui irait contre l'essence même de l'assurance qui se fonde sur l'aléa.

Ensuite, s'ajoute les mentions prévues par l'article R. 112-1 du code des assurances, en substance, le contrat doit identifier les parties, l'objet du risque garanti et l'évènement aléatoire qui peut l'atteindre, la durée de l'engagement réciproque des parties, les conditions de la tacite reconduction, si elles sont stipulées, les cas et conditions de prolongation ou de résiliation du contrat ou de cessation de ses effets.

L'article L. 113-15 du code des assurances prévoit que la durée du contrat doit en outre être indiquée en caractère très apparents puis à l'article A. 113-1 du code des assurances de préciser que : lorsque le contrat est d'une durée supérieure à 3 ans, la durée doit être mentionnée en caractère très apparent au-dessus de la signature du souscripteur.

En outre, selon l'article R. 172-3 du Code des assurances, la police d'assurance maritime indique le temps et le lieu des risques assurés. L'opération maritime ou de transport se fonde sur le déplacement dans l'espace du navire ou des marchandises ; elle se caractérise par la mobilité d'où l'importance de la détermination du temps mais aussi du lieu dans les contrats d'assurance. La durée du contrat est associée au lieu du risque garanti. L'assureur doit tenir compte du fait que le risque, objet de l'assurance, se déplace et doit le garantir à la fois sur un espace donné mais aussi pendant un temps déterminé. Les biens assurés sont exposés aux risques, aux dangers, pendant leur circulation, pendant le voyage, mais également avant et après ce dernier⁶⁶. Hormis ces mentions obligatoires, nous avons aussi des obligations à la charge de l'assuré comme l'obligation de déclaration.

⁶⁴. Cass. 1^{re} civ., 24 mai 1971 ; RGAT 1972, p. 254.

⁶⁵. J. Bigot, *Traité de droit des assurances*, t. 3, n°578.

⁶⁶. F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 991, 2014, op. cit. n°2, p.2.

B/ L'obligation de déclaration

L'objet de l'assurance consiste dans l'indemnisation de l'assuré à raison des seuls dommages matériels subis par les facultés ; c'est-à-dire les marchandises transportées au cours de l'opération de transport garantie. Encore est-il nécessaire que l'assuré ait convenablement déclaré le risque et que ce dernier ne soit pas déjà réalisé⁶⁷.

En effet d'une part, l'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge⁶⁸. Il s'agit d'une obligation de déclaration exacte et spontanée des risques incombant à l'assuré, qu'il s'agisse d'une police pour un voyage, ou d'une police fonctionnant sur déclaration d'aliment.

Le contrat d'assurance ; expression de la volonté des parties, ne peut être établi que si l'assureur a été correctement informé des risques qu'il prend en charge. Il doit pouvoir apprécier l'étendue de sa garantie ; d'où l'importance de la déclaration des risques par l'assuré. L'assureur doit disposer de précisions fournies de bonne foi par l'assuré lors de la conclusion du contrat⁶⁹.

Dans cette obligation de déclaration spontanée des risques, l'assuré doit informer l'assureur de divers éléments. En matière d'assurance sur facultés, l'assuré se doit de préciser de nombreuses informations relatives à la marchandise à assurer ; comme la nature de la marchandise, (précieuse, fragile...), le contenu de la marchandise, la valeur de la marchandise, l'identification de la marchandise (poids, marque, quantité, numéro d'identification...), le mode d'emballage de la marchandise. En outre, l'assuré doit indiquer les conditions de l'expédition avec l'identification du navire, l'itinéraire du voyage⁷⁰.

Par ailleurs il convient de signaler que dans la déclaration d'aliments, l'assuré s'engage à informer l'assureur des aliments à chaque expédition⁷¹. Autrement dit dans les polices facultés, à la conclusion du contrat, l'assuré doit déclarer, entre autres éléments qui permettent à l'assureur de connaître les risques qu'il prend en charge, la valeur assurée des marchandises transportées. Cette valeur permet également à l'assureur de fixer le montant de la prime. Dans les polices flottantes, l'assuré ne déclare pas cette valeur à la conclusion du contrat mais lors de chacune des expéditions⁷²: il s'engage formellement à effectuer cette "déclaration d'aliments".

Il faut remarquer que le législateur a maintenu en matière d'assurance maritime, la déclaration spontanée du risque. L'assurance maritime ne bénéficie pas du questionnaire fermé. L'assuré doit déclarer avec exactitude toutes les circonstances connues de lui. Il doit dès lors être d'extrême bonne foi⁷³. Ce dispositif fait prévaloir le principe de bonne foi et une obligation de

⁶⁷. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 487., p. 267.

⁶⁸. C. assur., L. 172-19-3°, - Police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, art. 14.

⁶⁹. F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 991, 2014, *op. cit.* n°15, p. 8.

⁷⁰. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.882.

⁷¹. C. assur., art. L172-19, in B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, *com. sous c. assur. anc. art. L. 171-1*, 13^e éd., LexisNexis, p. 555.

⁷². F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 991, 2014, *op. cit.* n°18, p. 9.

⁷³. L'ensemble des conventions types adoptent une position similaire (art. 14 de la police française d'assurance maritime sur faculté. Garantie « tous risques » ; art. 14 de la police française d'assurance maritime sur faculté. Garantie « FAP. Sauf... » ; art. 15 de la police française d'assurance maritime transportées par voie fluviale.

sincérité à la charge de l'assuré. Nulle dissimulation possible. Toutes les circonstances quelles que soient leurs natures, doivent être révélées à l'assureur, lui permettant d'arguer d'une fausse déclaration, par la simple matérialité de l'omission. Nul besoin que cette omission ait ou non influé sur le dommage ou la perte du bien assuré⁷⁴.

D'autre part, l'assuré doit, par ailleurs déclarer spontanément à l'assureur (ou par mandataire) toutes les circonstances nouvelles ayant pour conséquence soit d'aggraver le risque, soit d'en créer de nouveaux⁷⁵. Cette déclaration doit être effectuée dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance (jours fériés non compris), sauf sa bonne foi⁷⁶. C'est une déclaration d'aggravation du risque (qu'il convient juste d'évoquer ici par commodité pédagogique), du 4^{ème} alinéa de l'article L. 172-19 du code des assurances intervient lors de l'exécution du contrat.

Section 2 : Lors de l'exécution

L'instant même du commencement de la garantie (I) ; objet de vifs contentieux a dû évoluer dans le temps, résultat ; les marchandises sont prises en charge par l'assureur dans les magasins des expéditeurs et ce, avant qu'elles ne soient confiées au transporteur routier pour le pré acheminement maritime (II).

Paragraphe 1 : Au commencement de la garantie

Les parties au contrat d'assurance en l'occurrence l'assuré, qui peut être l'expéditeur lui-même, doit prendre certaines dispositions vis-à-vis des marchandises avant leur départ, mais avant de les appréhender dans un second temps (B), il sera nécessaire au préalable, de situer dans le temps, le moment précis à partir duquel les marchandises sont prises en charge par l'assureur (A).

A/ Le moment de la prise en charge

Un bref rappel historique ne sera, sans doute pas inopportun pour une bonne compréhension de l'évolution de la garantie dans le temps.

En 1982 puis 1983, en Angleterre et en France, les assureurs se sont dotés de nouvelles polices permettant de couvrir au mieux les marchandises au cours de leur transport maritime et de leurs déplacements accessoires : *Institute Cargo Clauses (ICC)*⁷⁷ et Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés⁷⁸.

Garantie « tous risques », in B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, com. sous c. assur. anc. art. L. 171-1, 13^e éd., LexisNexis, p. 555.

⁷⁴. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.882.

⁷⁵. Cass. 1^{er} civ., 31 mars 1998, n°95-21.986, in Le lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, op. cit. n° 487., p. 267.

⁷⁶. C. assur., art. L172-3.

⁷⁷. P. Latron, « Les nouvelles clauses anglaises d'assurance maritimes sur facultés », DMF 1982, p.323. in J.-P. Thomas, « Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés », DMF 2009, p.675.

⁷⁸. J. Hoursiangou et P. Latron, « Les polices françaises d'assurances sur facultés du 30 juin 1983 », Litec 1984., in J.-P. Thomas, Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, DMF 2009, p. 675.

Aujourd'hui, ces deux marchés viennent, de nouveau quasi concomitamment, de modifier leurs polices⁷⁹.

A l'instar des polices anglaises, la Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés a étendue les limites de durée de sa garantie et généralise ainsi une extension qui ne pouvait être accordée, au cas par cas, que dans des conditions particulières via le jeu de clauses spéciales. Ici également, pour mesurer le chemin parcouru, il est intéressant de confronter l'ancienne et la nouvelle version⁸⁰.

Concernant le début des risques, l'article 8 se lit ainsi :

Police de 1983 : « *Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés (...) quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré (...)* »⁸¹

Police du 1^{er} juillet 2009 : « *Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés (...) sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport (...)* »⁸²

La période couverte dans l'ancien texte coïncidait exactement avec l'opération de transport elle-même.⁸³

Les dispositions nouvelles ont pour effet d'avancer dans le temps et dans l'espace le commencement de la garantie d'assurance, la marchandise devenant assurée dès l'instant où elle est déplacée dans les magasins, pour son chargement immédiat dans le véhicule de transport. La présence du moyen de transport au moment de la manutention des marchandises sur le lieu de leur entreposage est un élément clé d'appréciation de l'« immédiateté ». Cette notion d'« immédiateté » est ainsi circonscrite dans son rapport au temps et au lieu de l'assurance...

L'innovation réside en ce que la marchandise est dorénavant garantie avant qu'elle ne soit prise en charge par un professionnel du transport. Autrement dit, la marchandise est assurée, alors qu'elle est encore sous le contrôle, la garde et la responsabilité de l'expéditeur et avant même qu'elle ne soit remise à un transporteur, en vue de son chargement dans le véhicule de

⁷⁹. J.-P. Thomas, Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, DMF 2009, p. 675.

⁸⁰. Id.

⁸¹. Id.

⁸². Id., - Police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, art. 8.

⁸³. Id. J.-P. Thomas, Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, DMF 2009, p. 675.

transport, donc avant le « commencement » du voyage proprement dit ⁸⁴, par exemple, dans l'enceinte portuaire ⁸⁵, sous la garde de l'expéditeur.

En effet, l'article 8 des garanties « *Tous risques* » et « *FAP Sauf* » – dans lequel figure la clause dite « *de magasin à magasin* » – a fait l'objet d'une modification d'importance s'agissant de la période pendant laquelle les risques sont couverts, modification qui se traduit par une extension sensible de la garantie dans le temps ⁸⁶.

Toutefois, l'article 8 de la police française d'assurance maritime sur facultés prévoit un renvoi à l'article 2 de la même police relativement aux facultés assurées qui doivent répondre à un certain nombre d'exigence.

B/ Les obligations y afférentes

Plusieurs exigences sont à noter ici : « Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, ... » ⁸⁷. Trois obligations sont visées :

En premier lieu, les marchandises doivent être emballées ou conditionnées.

Que l'assuré soit ou non le réalisateur, il lui incombe de veiller à ce que la marchandise soit correctement emballée (protection contre les atteintes externes), conditionnées (placement interne) et marquée. L'emballage est suffisant dès lors qu'il offre une protection adéquate contre les aléas normaux du voyage assuré. ⁸⁸

Cependant le seul fait qu'une méthode de conditionnement soit fréquemment utilisée ne suffit pas à établir l'absence d'un défaut de protection ⁸⁹. Le choix par l'assuré de conteneurs en mauvais état et inadaptés, puisque devant générer la formation de condensation à laquelle était sensible la marchandise, entre dans le cadre de l'exclusion (liée à l'emballage) ⁹⁰.

En deuxième lieu, la garantie s'applique aux marchandises neuves.

Les polices de références « *Tous risques* » (à l'exception de la police française d'assurance sur marchandises transportées par voie fluviale) contiennent une disposition prévoyant que la garantie ne s'applique qu'à des facultés neuves. Selon une autre formulation rencontrée dans des conditions particulières, les « facultés réexpédiées ou usagées » ne sont pas couvertes. En

⁸⁴. Id.

⁸⁵. Cass. com., 21 févr. 1995, n° 93-11.159 : JurisData n° 1995-001636.

⁸⁶. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°506, p.275.

⁸⁷. Police française d'assurance maritime sur facultés, Imprimé « *Tous risques* », art. 2 ; Imprimé « *FAP sauf* », art. 2. ; Sylla A., Temps et lieu des risques, BTL 2020, p. 38 ; Tilche M., Assurance transport, Polices étoffées, BTL 2009, p. 455.

⁸⁸. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°501, p.273.

⁸⁹. Cf. CA. Aix-en-Provence, 22 nov. 1995, n°93/2705, Navigation et Transports et a. c/Sud Marine International. In, Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°501, p.273.

⁹⁰. CA. Versailles, ch.com. 23 mai 2006, n° 04/02755, Itraco c/ Mutuelles du Mans assurances et a., BTL. 2006, p. 385. In, Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°501, p.273.

conséquence, avant d'expédier de telles marchandises, il est conseillé de négocier avec son assureur l'étendue de la garantie.⁹¹

En troisième lieu, elles doivent être "préparées" c'est-à-dire implicitement, déplacées au point extrême du magasin dans l'optique de leur chargement immédiat.

Cette dernière condition, alliée au fait qu'il s'agit de garantir dans le cadre nouvellement redéfini une marchandise « en mouvement », indique, s'il en était besoin, que la couverture ne s'étend pas au stockage⁹².

C'est dire que, l'extension, dans le temps et dans l'espace, du début de la garantie n'a pas pour effet de transformer la police « Facultés » en une police « Stock & Transit » ; elle demeure un contrat couvrant les « risques de transport », et non ceux de « magasinage » prolongé *sans intention de transport immédiat*⁹³. Une fois couverts dans le magasin de l'expéditeur l'assurance continue avec le transporteur routier.

Paragraphe 2 : Pendant le pré acheminement

Dans une *garantie de magasin à magasin*, la garantie est étendue à tout transport terrestre, fluvial, ou aérien accessoire à ce transport maritime intervenant avant le chargement ou après le déchargement du navire de mer⁹⁴. Il y a, à cet effet des obligations liées aux transports accessoires (A), et d'autres obligations à la charge de l'assuré (B).

A/ Obligations liées aux transports accessoires

D'emblée, il faut souligner que ces transports doivent être réalisés par des transporteurs publics.

Par souci de cohérence, au regard de l'article 8 modifié, il était nécessaire de procéder à une reformulation de l'article 1 des garanties « *Tous risques* » et « *FAP Sauf* », afin de donner une indication quant au champ d'application de la garantie :

Police de 1983 : « *La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.* »

Police du 1^{er} juillet 2009 : « *La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par*

⁹¹. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°488,p. 268.

⁹². J.-P. Thomas, Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, DMF 2009, p. 675.

⁹³. Id.

⁹⁴. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°488,p. 268.

des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce. »⁹⁵

La nouvelle rédaction permet de supprimer la conjonction de temps « *lorsque* » (utilisée dans la locution « *lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par...* »), conjonction qui pose à la fois le principe d'une condition de la garantie (les marchandises doivent être transportées par des professionnels pour être couvertes) et une condition liée à la période de couverture (les marchandises ne sont couvertes que pendant leur prise en charge par les professionnels du transport)⁹⁶.

La précédente rédaction, qui était parfaitement en phase jusqu'ici avec l'article 8, aurait créé une ambiguïté du fait des modifications de cet article.

Cette modification ne remet pas en cause le champ d'application des garanties « *Tous risques* » et « *FAP Sauf* » qui continuent de ne pas s'appliquer au transport pour compte propre ou transport privé. Elles ne s'appliquent qu'aux marchandises confiées à des transporteurs publics de marchandises⁹⁷.

De surcroît, les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police⁹⁸. Il est indispensable de déclarer exactement à l'assureur le point de départ initial et le point de destination ultime⁹⁹.

D'autant plus que la clause de *garantie de magasin à magasin* couvre les marchandises de bout en bout.

Mais cette clause pour être applicable doit comprendre un voyage à durée déterminée. Elle n'a pas vocation à s'appliquer lorsque l'assuré détourne la garantie de sa finalité. Ainsi une société qui assure des remorques de magasin à magasin pour les donner en location à utiliser pour des transports sur le territoire algérien ne peut prétendre à la garantie de l'assureur à la suite du vol d'un des véhicules en stationnement au port d'Alger lorsque les remorques servaient en réalité, pour une durée indéterminée à l'utilisation du matériel en Afrique¹⁰⁰.

Il existe encore bien d'autres obligations pendant le pré acheminement que l'assuré se doit d'honorer.

B/ Autres obligations à la charge de l'assuré

Il pèse par ailleurs sur l'assuré une obligation d'information continue quant à l'aggravation des risques couverts au cours de l'exécution des opérations d'acheminement, de

⁹⁵. J.-P. Thomas, Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, DMF 2009, p. 675.

⁹⁶. Id.

⁹⁷. Id.

⁹⁸. C. assur., art. L. 173-18.

⁹⁹. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°488, p. 268.

¹⁰⁰. Cass. com. 10 oct. 1989, n° 7-15.385 : DMF 1990, p. 547, note R. A.

même qu'une obligation de soins raisonnable, mais avant, faudrait-il encore que les facultés soient mises en risque.

L'assurance des marchandises transportées ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge. Cette disposition n'est applicable aux polices fonctionnant par déclaration d'aliment que pour le premier aliment¹⁰¹ ; dispose l'article L. 173-17-1 du code des assurances. Il s'agit de la mise en risque des marchandises qui matérialise le début de l'expédition en l'occurrence l'étape terrestre.

Cette obligation est si importante, d'autant plus que : « sauf convention contraire, le contrat est caduc et ne produit aucun effet si aucune expédition ne débute dans les deux mois de la souscription. La première expédition dans ce cas valide le contrat, peu important le laps de temps qui la sépare d'une nouvelle expédition »¹⁰².

En ce qui concerne l'obligation d'information continue, qui n'est rien d'autre que la déclaration d'aggravation sensible du risque au cours de l'expédition, c'est l'article L. 172-3 - 1° du code des assurances qui en dispose.

« Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi... »¹⁰³. Il en est ainsi de l'article 14 alinéa 2 de la police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, qui prévoit que : « ... il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat »¹⁰⁴.

De façon générale, « l'assuré doit [...] apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise »¹⁰⁵. L'article L. 172-13 du Code des assurances prévoit que « les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus »¹⁰⁶.

En somme, nous venons d'étudier les obligations qui incombent aux parties lors de la conclusion du contrat d'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer et pendant son exécution relativement à la durée de la garantie, quelles sont les responsabilités qui en découlent ?

¹⁰¹. C. assur. art. 173-17-1.

¹⁰². Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°518, p. 279.

¹⁰³. C. assur., art. L 172-3-1°.

¹⁰⁴. Police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, art. 14-2°.

¹⁰⁵. C. assur., art. L. 172-19, 2°.

¹⁰⁶. Cass. com., 3 févr. 1987, n° 84-11.891 : JurisData n° 1987-000154 ; Bull. civ. 1987, IV, n° 30, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, *op. cit.* n°9, p. 5.

Chapitre 2 : Le début de la garantie : les responsabilités des parties

Etre responsable, c'est répondre. C'est le sens même du mot responsabilité, qui vient du latin *respondere*, qui signifie donc répondre. C'est l'obligation de répondre de ses actes (...) et d'en assumer les conséquences, civiles pénales disciplinaires ou autres ¹⁰⁷.

L'assurance maritime est le produit d'une convention, laquelle est la condition *sine qua none* de la garantie ¹⁰⁸. Ainsi, les obligations synallagmatiques ont pour corolaire d'entraîner la responsabilité des parties au contrat d'assurance (I), et aussi celle des sous-transporteurs maritime (II), car rappelons-le ; il s'agit ici de la phase de pré acheminement maritime.

Section 1 : La responsabilité des contractants

Les parties contractantes au contrat d'assurance maritime sur facultés sont l'assureur et l'assuré et comme l'exige le principe de la force obligatoire des contrats : « Les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits »¹⁰⁹, et celui de l'exécution de bonne foi : « Les contrats doivent être négociés, formés et exécutés de bonne foi »¹¹⁰, les obligations réciproques des parties doivent être honorées. Ainsi dans l'hypothèse d'une assurance de marchandises l'assureur (I) est entre autre responsable de la couverture des risques assurés, et l'assuré (II) responsable des sanctions liées au non-respect de ses obligations contractuelles.

Paragraphe 1 : De l'assureur

Il est de la responsabilité de l'assureur de couvrir les risques courus par les marchandises assurées de façon continue (A), au cours du transport et d'en exclure d'autres (B) qui ne l'engagent pas.

A/ La continuité de la garantie

Les marchandises bénéficient ainsi d'une continuité de la garantie d'assurance. Quels que soient le ou les modes de transports utilisés en complément du voyage maritime (terre, air, fer) ainsi que le nombre de transporteurs sollicités, elles sont assurées sans interruption "de magasin à magasin".

En effet concrètement, l'assureur s'engage à couvrir les avaries particulières et les avaries frais d'un bout de l'expédition à l'autre bout, ce que nous verrons successivement.

¹⁰⁷. J. Julien, « *Le concept juridique de responsabilité* », in A. Cudennec et C. De Cet Bertin (dir.), *Mer et responsabilité*, Acte de colloque de Brest 16 et 17 oct. 2008, Paris, éd. A. Pedone, 2009, p. 20.

¹⁰⁸. J.-P. Beurrier, et al., « *Droits maritimes* », 3^e éd., 2014, op. cit. n° 355.31, p. 586

¹⁰⁹. C. civ., art. 1103.

¹¹⁰. C. civ., art. 1104.

Quant aux avaries particulières, selon les modalités choisies (garantie *Tous Risques*¹¹¹, et garantie *FAP sauf*¹¹²), sont garanties les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité provenant :

- d'évènements « majeurs » frappant le plus souvent en même temps le moyen de transport et le chargement et qui constituent des risques du transport proprement dit ;
- d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, casse, perte, etc.) survenant également au cours du transport proprement dit ;
- d'évènement ou d'accident survenant au cours de manutention, séjours à quai ou en entrepôt, accessoire au transport garanti.¹¹³

En ce qui concerne les avaries frais : « ne sont pris en charge que les dommages ou pertes matériels atteignant directement l'objet assuré ; c'est-à-dire la marchandise¹¹⁴.

Les assureurs n'entendent pas ainsi garantir en complément les frais accessoires entraînés par le sinistre, non plus les autres conséquences financières ou commerciales pour l'assuré. Ils n'ont donc à prendre en charge ni les frais d'emballage et de transport aérien d'une expédition de remplacement, ni les dépenses engagées dans l'attente de la nouvelle expédition »¹¹⁵.

De manière synthétique, la durée du contrat est associée au lieu du risque garanti. L'assureur doit tenir compte du fait que le risque, objet de l'assurance, se déplace et doit le garantir à la fois sur un espace donné mais aussi pendant un temps déterminé. Les biens assurés sont exposés aux risques, aux dangers, pendant leur circulation, pendant le voyage, mais également avant (...) les marchandises sont exposées en tous lieux et elles doivent être garanties (...), pendant le voyage sur tous les véhicules qui les transportent, lors des arrêts, dans les entrepôts, en transit, sur les quais de débarquement, avant la livraison au destinataire. Il appartient à l'assureur de délimiter sa garantie dans le temps et dans l'espace et de déterminer sa continuité¹¹⁶.

Des clauses additionnelles permettent cependant aux parties d'adapter les polices en limitant la garantie à une partie du voyage. La clause 11 fait cesser la garantie au moment où les facultés sont mises à bord du navire et arrimées. À l'inverse, la clause 12 fait commencer la garantie au moment où les facultés sont à bord du navire et arrimées. La clause 13 dite *Waterborne* couvre le seul voyage maritime ; elle dispose que la garantie "commence au

¹¹¹. Dans ce type de garantie : « sont garantis les dommages et pertes ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou de déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance. » ; in Police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, « imprimé *tous risques* », art. 5.

¹¹². Dans cet type de police : « sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après... » ; in Police française d'assurance maritime sur facultés de 2009, « imprimé *FAP sauf* », art. 5-1°.

¹¹³. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°494, p. 270.

¹¹⁴. Cass. com. 11 avr. 2012, n° 10-25.512, BTL 2012, p. 278, DMF 2012, p. 711, dans la même affaire sur pourvoi contre décision de renvoi, Cass. com. 11 oct. 2016, n°14-24.386, BTL 2016, n° 3617, p.624, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°494, p. 270.

¹¹⁵. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°494, p. 270.

¹¹⁶. F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, *op. cit.* n°2, p. 2.

moment où les facultés assurées quittent la terre pour être embarquées au port maritime de chargement et finit au moment où elles touchent terre au port maritime de déchargement" ¹¹⁷.

Il est donc clair que les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police, comme le martèle l'article L. 173-18 du code des assurances, mais l'assuré peut voir sa garantie limitée à travers des exclusions de garanties.

B/ Des exclusions de garantie

Il ne s'agit pas ici d'évoquer des exclusions des risques liés aux marchandises elles-mêmes, mais de celles des risques résultants de la faute de l'assuré d'une part et de celles relatives aux risques assurés des garanties « *Tous risques* » et « *FAP Sauf* » d'autre part.

De ce fait, seront exclus de la garantie, les manquements de l'assuré ou de ses représentants à leurs obligations, pour les défauts de soins raisonnables.

Un contractant n'est pas seulement obligé par la force contractuelle du contrat, il est encore engagé par les suites naturelles du contrat. Il est imposé à l'assuré d'être précautionneux et de prendre toutes mesures nécessaires afin de protéger les biens transportés. On notera que la plupart des conventions types excluent la garantie de l'assureur pour absence ou inadaptation de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise, du calage. Des mesures adaptées doivent être prises pour préserver les objets transportés selon leur nature et leur finalité. L'assuré doit être prévenant et préventif, avant comme après le sinistre ¹¹⁸. Dans un arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation en date du 10 mai 1977¹¹⁹, la haute juridiction décide qu'il y a faute de l'assuré pour avoir fait usage d'un emballage insuffisant.

Par ailleurs, avant l'exposé des exclusions relatives aux risques des garanties « *Tous risques* » et « *FAP sauf* », il convient de préciser que la distinction des deux garanties présente un grand intérêt pratique qui porte sur la charge de la preuve : le bénéficiaire d'une garantie « *Tous risques* » est a priori assuré mais l'assureur peut faire la preuve d'une exclusion contractuelle de garantie ; le bénéficiaire d'une garantie « *FAP sauf* » doit établir que les conditions du dommage rencontrent les conditions de la garantie ; c'est-à-dire prioritairement que le dommage est dû à un événement assuré ¹²⁰.

Les risques majeurs de la garantie « *FAP sauf* » sont énumérés par le contrat. Cette liste, somme toute assez longue, inclut les risques liés au pré ou au post acheminement terrestre des marchandises transportées par mer. Elle inclut des faits naturels terrestres (écroulement de bâtiment ou de ponts, chute d'arbres, avalanches), ce qui ne doivent pas surprendre non seulement du fait de la garantie du transport terrestre mais aussi parce qu'un navire est également dans un port, c'est-à-dire lié à la terre, port qui d'ailleurs peut être fluvial (d'où le débordement de fleuve). (...) . Enfin elle norme des événements qui peuvent être dus, au minimum en partie, à l'être humain (...). Pour cette raison, *a priori* paradoxalement mais *a*

¹¹⁷. CA. Rouen, aud. sol., 9 janv. 2001 : DMF 2001, p. 900, note Y. Tassel, dans le cadre d'une police ne garantissant que les risques du transport maritime, l'assureur n'est pas garant des dommages survenus dans les phases autres que celle du transport par mer, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, op. cit. n°9, p. 5.

¹¹⁸. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.897.

¹¹⁹. Cass. com. 10 mai 1977, n°76-10-539 ; Bull. civ. IV, n°128.

¹²⁰. Y. Tassel, « Des assurances maritimes », in A. Cudennec et C. De Cet Bertin (dir.), *Mer et responsabilité*, Acte de colloque de Brest 16 et 17 oct. 2008, Paris, éd. A. Pedone, 2009, p. 170.

posteriori à juste titre, bien que l'on soit en présence d'une garantie contre des risques énumérés, figurent aussi dans cette police des exclusions de garantie. Celles-ci sont identiques à celles qui figurent dans la police *Tous risques* ¹²¹.

Les exclusions de garanties des polices « *Tous risques* » expriment les différents caractères du contrat d'assurance, principalement son caractère aléatoire, son caractère indemnitaire, son caractère consensuel et son caractère économique. Pour cette raison, les exclusions de garantie ne sont pas toutes exclusives de l'assurance mais signifient avant tout que : ne relevant pas du contrat « ordinaire », elles font l'objet d'une couverture spécifique donnant lieu à un coût supplémentaire ¹²², comme le cas des rachats des exclusions par les assurés pour faire agréer leur emballage par les assureurs.

Pour éviter l'exclusion, l'assuré peut faire agréer ses emballages par les assureurs.

Il peut également insérer la clause n° 81 par laquelle les assureurs renoncent à se prévaloir de l'exclusions lorsque l'emballage :

- de série fait l'objet du « certificat LNE Emballage Export », certificat de garantie d'emballage délivré par le laboratoire national d'essais ;
- au cas par cas, est conforme à un cahier des charges.

Cette clause de marché demeurant assez restrictive, lorsqu'il négocie son contrat, peut tenter d'obtenir un rachat plus important de l'exclusion allant jusqu'à une couverture du défaut de conditionnement et de la mauvaise préparation de l'envoi. Ainsi un assureur a été condamné à une réparation car la police d'assurance couvrait tous les risques subis par les marchandises transportées résultant de leur conditionnement et, pour les marchandises sous température dirigée, de leur mauvaise préparation ¹²³.

Même s'il existe des moyens juridiques par lesquels l'assuré peut contourner ses obligations, il n'échappe pas pour autant aux sanctions prévues par les textes, engageant sa responsabilité en cas de non-respect de ses obligations essentielles.

Paragraphe 2 : De l'assuré

L'assuré engage sa responsabilité en cas de faute par action ou par omission, ainsi il existe des degrés de sanctions selon le comportement de l'assuré.

Comme pour l'assurance terrestre, le législateur sanctionne la fausse ou l'omission de déclaration de l'assuré en matière d'assurance maritime lors de la conclusion du contrat (A), et exige de même une exécution de bonne foi du contrat en sanctionnant le silence de l'assuré lors de l'aggravation du risque (B).

A/ Des violations au stade de la conclusion

Si l'assuré a trompé l'assureur, alors le contrat est annulé. L'article L. 172-2 mentionne en ce sens que : « toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou

¹²¹. Id., p. 171.

¹²². Id.

¹²³. Cass. com. 28 mars 2000, n° 98-10-438 in, Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n°501, p. 273.

sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur ». Ce faisant la déformation de la vérité, fondée sur l'omission d'une information ou sur l'inexactitude d'une information, suffit à prononcer la nullité, si cela conduit à changer, notablement, l'opinion de l'assureur. Un élément objectif (déformation de la vérité par l'assuré par l'assuré) se combine avec un élément subjectif (opinion trompée de l'assureur). Nous avons à ce sujet, un arrêt assez caractéristique de ce cumul de critères. Un assuré ne révèle pas à son assureur qu'il se livre à un trafic des objets d'art avec son navire. Une telle dissimulation sur ce commerce illicite trompe sensiblement l'opinion de l'assureur sur la nature du risque ¹²⁴.

Malgré tout, la déclaration inexacte peut être excusée, s'il y a bonne foi de la part de l'assuré. Il revient alors à ce dernier d'apporter la preuve de sa bonne foi. Ce faisant le droit de l'assurance maritime renverse le principe civiliste. La bonne foi de l'assuré n'est pas présumée, elle est à démontrer. Ce sont les circonstances qui peuvent révéler si l'assuré est de bonne foi¹²⁵.

Si la preuve est rapportée, c'est le principe de proportionnel de la prime qui a vocation à s'appliquer. Le contrat d'assurance est maintenu, avec certains ajustements. « Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus » ¹²⁶. A l'opposé, si l'assuré a eu un comportement frauduleux, le contrat est non seulement annulé, mais l'assuré perd encore les primes versées ¹²⁷. Dans d'autres hypothèses de violation, le contrat d'assurance est simplement anéanti pour l'avenir.

B/ Des violations au stade de l'exécution

L'obligation de loyauté de l'assuré est continue. C'est l'application du droit commun des obligations qui impose aux parties d'exécuter le contrat de bonne foi. Cette obligation de bonne de déclaration concerne toute « modification » touchant le contrat conclu. Formule large qui englobe autant le risque nouveau que l'aggravation du risque ¹²⁸.

Le défaut de déclaration entraîne des sanctions : le contrat est anéanti pour l'avenir, il est résilié. Selon l'article L. 172-3, « Toute modification en cours du contrat, soit de ce qui a été convenu lors de la formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance, si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jour férié non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 172-2 » ¹²⁹.

Toutefois cette résiliation n'est pas automatique. Le législateur pose quelques conditions et aménagements.

¹²⁴. Cass. com., 17 oct. 1972, n° 71-10397, Bull. civ. IV, n° 254, in B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 883.

¹²⁵. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 883.

¹²⁶. Article L. 172-2 du code des assurances.

¹²⁷. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 883.

¹²⁸. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 887.

¹²⁹. Id.

En effet, la résiliation est conditionnée, formellement, à l'absence de déclaration de l'assuré dans les trois jours où il a eu connaissance de l'aggravation du risque. Ce faisant, la résiliation peut être écartée si l'assuré se montre diligent. De plus la résiliation est conditionnée à une règle de fond. La déclaration de risque ne doit porter que sur la déclaration du risque est suffisamment sensible¹³⁰.

Expression évasée qui oblige l'assureur à démontrer que le risque est modifié de manière substantielle dénaturant le contrat d'origine. Tout l'enjeu résultera de la preuve par l'assureur de cette aggravation caractérisée¹³¹.

Par ailleurs, la résiliation est écartée selon l'origine de l'aggravation. « Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue ». Le contrat est dès lors maintenu de droit, échappant à la volonté des parties, moyennant une surprime, lorsque l'aggravation n'est pas dû à l'assuré. Dans la pratique, on parle de « *held covered* » dit encore « tenu couvert ». Cette disposition permet de protéger l'assuré, lorsqu'il subit l'aggravation du risque. En revanche, l'aggravation du risque suite au mauvais comportement de l'assuré conduit à lever toute protection à son encontre¹³².

Les parties au contrat ne sont pas en effet les seules à engager leur responsabilité dans le cadre des opérations d'expédition, d'autres acteurs intervenant dans ces opérations ont également la leur.

Section 2 : La responsabilité des sous-transporteurs maritime

Le transporteur maritime qui accepte d'étendre son service à la phase de pré acheminement en faisant recours à des sous-traitants est donc responsable à l'égard du chargeur des dommages, quelle que soit la phase du transport, alors qu'aucune convention internationale en vigueur ne couvre toutes les opérations de transport multimodal ; créant ainsi un sectionnement des responsabilités du point de vue du droit applicable (I), alors que les assureurs étendent l'assurance maritime aux voyages pré ou post acheminement (II).

Paragraphe 1 : En transport maritime : un sectionnement juridique des responsabilités

Le transport maritime international de marchandises concerne forcément au moins deux pays, alors qu'en la matière, seules deux conventions régissent le transport maritime international de marchandises : la convention de Bruxelles de 1924 et les Règles de Hambourg de 1978¹³³, qui en ce qui concerne leur champ d'application « font référence aux stipulations

¹³⁰. Id.

¹³¹. Id. p. 888.

¹³². Id.

¹³³. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et ses protocoles de 1968 et 1979, les Règles de Hambourg du 31 mars 1978, in P. Van Cauwenberghe, « Transport maritime : un nouveau texte, les Règles de Rotterdam », disponible sur www.avocat-van-cauwenberghe.fr > files, consulté le 1^{er} juillet 2020 à 11h 18 min.

contractuelles ou au port de chargement et au port de déchargement’’¹³⁴, morcelant ainsi le droit applicable (A) pour le voyage maritime et pour ceux non-maritime distinctement. L’espoir d’une convention dont le champ d’application englobera la responsabilité du transporteur maritime du lieu de réception de la marchandise au lieu de livraison était né avec les Règles de Rotterdam, mais qui ne sont jamais entrées en vigueur (B).

A/ Un morcellement du fait des textes

D’emblée les sous-transporteurs qui s’occupent des phases-antérieurs au voyage maritime agissent au nom et pour le compte du transporteur maritime du fait du mandat qu’ils ont d’exécuter de tels segments de voyage.

En vertu des règles de La Haye-Visby, à l’exception des exonérations mentionnées à l’article 4, paragraphe 1, points a) et b)¹³⁵, le transporteur est responsable des fautes de ses agents ou mandataires ; une responsabilité qui résulte implicitement de l’article 4 alinéa 2 point q)¹³⁶. La catégorie des agents semble assez limitée, car l’article 4 bis alinéa 2¹³⁷, prévoit qu’ils ne comprennent pas les entrepreneurs indépendants et parce que le champ d’application des règles de La Haye-Visby est limité à la période entre le début du chargement et l’achèvement du déchargement du navire...¹³⁸.

L’étendue de la responsabilité du transporteur maritime dans les règles de la Haye Visby est de port à port, donc essentiellement axée sur le voyage par mer, le transporteur maritime répond donc de ses mandataires seulement lors de la phase maritime, et non de celle non maritime en principe.

¹³⁴. P. Van Cauwenberghe, « Transport maritime : un nouveau texte, les Règles de Rotterdam », www.avocat-van-cauwenberghe.fr › files, consulté le 1^{er} juillet 2020 à 11h 18 min.

¹³⁵. Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l’unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, art. 4-2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) Des actes négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l’administration du navire ;
- b) D’un incendie, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur

¹³⁶. Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l’unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, art. 4-2. q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n’ont contribué à la perte ou au dommage.

¹³⁷. Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l’unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, art. 4bis-2) Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

¹³⁸. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 7. Liability of the carrier for other persons, at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, p.13.

Sur la base de la définition (en fait pas très claire) du transport de marchandises à l'article 1-e des Règles de La Haye-Visby¹³⁹, il est désormais établi que la période de leur application est, pour la cargaison sèche, à partir du début du chargement des marchandises sur le navire jusqu'à la fin de leur déchargement du navire. Par conséquent, étant donné que très souvent - c'est toujours le cas dans le commerce de ligne - le transporteur prend les marchandises en charge avant leur chargement à bord et les livre au destinataire dans un entrepôt du port de déchargement, il y a des périodes où les marchandises sont sous la garde du transporteur auquel les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas. Cela crée de l'incertitude, car les règles applicables peuvent varier d'un port à l'autre¹⁴⁰.

Les règles de la Haye Visby ne disposent d'aucune disposition concernant les voyages antérieurs ou postérieurs au trajet maritime, c'était la période de la responsabilité du transporteur maritime tout court.

A l'article 5, paragraphe 1, des règles de Hambourg¹⁴¹, il est fait référence aux préposés ou mandataires du transporteur, mais comme l'exclusion des sous-traitants indépendants ne résulte pas d'autres dispositions, les préposés peuvent également comprendre des sous-traitants indépendants exerçant des services dans les zones portuaires. En outre, conformément à l'article 10, paragraphe 1^{er}¹⁴², le transporteur est responsable des pertes, dommages ou retards dont un sous-transporteur est responsable¹⁴³.

L'incertitude (selon laquelle les règles applicables peuvent varier d'un port à un autre) est surmontée par les règles de Hambourg, car elles prévoient que leur période d'application (ainsi que la période de responsabilité du transporteur au titre de la Convention), est celle pendant laquelle le transporteur est en charge des marchandises au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

¹³⁹. Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, art. 1-e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

¹⁴⁰. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 4. Period of application and period of responsibility of the carrier, p.5.

¹⁴¹. Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, art. 4-1) Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

¹⁴². Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, art. 10-1) Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

¹⁴³. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 7. Liability of the carrier for other persons, at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, p.13.

Par conséquent, dans un contrat de port à port, les règles s'appliquent normalement à toute la période pendant laquelle le transporteur est en charge des marchandises. Mais ce n'est pas le cas dans un contrat de porte-à-porte...¹⁴⁴.

Encore une fois les règles de Hambourg n'ont pas réglées le problème, car elles ont vocation à s'appliquer d'un port à un autre. La responsabilité du transporteur maritime n'est pas de bout en bout. C'est en cela que les règles de Rotterdam constituent une avancée notable.

B/ Le faux espoir des Règles de Rotterdam

Les catégories de personnes dont le transporteur est responsable augmentent en vertu des règles de Rotterdam. Ils comprennent en fait, conformément à l'article 18, les parties exécutantes, à la fois maritime (c'est-à-dire les sous-transporteurs effectuant en tout ou en partie le transport sur le segment maritime et tous les sous-traitants indépendants effectuant des services dans la zone portuaire) et non maritime¹⁴⁵, (par exemple, sous-transporteurs effectuant le transport à terre), ainsi que le capitaine et l'équipage du navire et les employés du transporteur et de toute partie exécutante¹⁴⁶.

La décision d'étendre au transport terrestre lié au transport par mer le champ d'application du nouveau projet d'instrument élaboré par le Comité Maritime International (CMI) a été motivée par la conscience que cette extension répondrait aux besoins du commerce, car déjà en 2002 une cinquantaine pour cent des conteneurs transportés par mer ont été transportés de porte à porte¹⁴⁷.

Les Règles de Rotterdam n'ont donc pas été conçues en vue de réglementer le transport généralement multimodal, mais uniquement en vue de réglementer les contrats de transport par mer dans lesquels le transporteur accepte d'étendre ses services également au transport par d'autres modes qui précèdent et suivent le transport par la mer. Ils n'étaient pas destinés à être un instrument multimodal au sens traditionnel car le transport par d'autres modes doit être un complément au transport par mer¹⁴⁸.

L'application des Règles de Rotterdam également au transport par des modes de transport autres que la mer et la nécessité que ce transport par d'autres modes soit complémentaire du transport par mer résulte de la coordination entre la définition du contrat de

¹⁴⁴. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 4. Period of application and period of responsibility of the carrier, p.5.

¹⁴⁵. Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, art. 1-6 «Partie exécutante» désigne une personne autre que le transporteur qui exécute ou s'engage à exécuter des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport en ce qui concerne la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, l'entretien, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle du transporteur.

¹⁴⁶. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 7. Liability of the carrier for other persons, at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, p 13.

¹⁴⁷. UNCITRAL Note by the Secretariat, document A/CN.9/WG.III/WP.29 at para. 25, in F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - III. Matters regulated only by the Rotterdam rules - 1. Carriage beyond the sea leg, p.52.

¹⁴⁸. F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - III. Matters regulated only by the Rotterdam rules - 1. Carriage beyond the sea leg, p.52.

transport à l'article 1.1¹⁴⁹, selon laquelle le contrat doit prévoir le transport par mer et peut également prévoir le transport par d'autres modes de transport en plus du transport par mer, et la disposition sur le champ d'application général de l'article 5¹⁵⁰, dans laquelle les quatre liens géographiques prennent les deux alternatives envisagées: si le contrat est entièrement maritime, seuls le port de chargement et le port de déchargement sont pertinents; si le contrat est partiellement maritime, le lieu de réception et le lieu de livraison, qui ne coïncident pas avec le port de chargement et le port de déchargement, sont pertinents et il suffit que l'un d'eux se trouve dans un État contractant; à condition, toutefois, que le trajet maritime soit international¹⁵¹. Cela élargit considérablement, en cas de contrats porte-à-porte, le champ d'application des règles de Rotterdam relativement aux règles de la Haye-Visby et les règles de Hambourg, car dans un contrat de porte-à-porte, cela suffit pour les règles de Rotterdam que le lieu de livraison terrestre soit situé dans un État contractant, à condition que le trajet maritime soit international¹⁵².

Ce qu'il faut retenir cette convention est la création d'un véritable transport maritime de porte-à-porte, incluant ainsi les transports antérieurs au voyage par mer et ceux qui le suivent quel que soit le mode utilisé¹⁵³.

Cette fois ci les règles de Rotterdam apportent une solution au problème de la couverture du transport maritime de marchandises de porte à porte, mais peut être qu'elles n'entreront jamais en vigueur car il y a 12 ans qu'elles ont été rédigées adoptées et signées sans jamais obtenir le nombre requis d'instrument de ratification pour entrer en vigueur à cause des intérêts divergents de la communauté maritime internationale.

Par contre les assureurs anglais et français ont anticipé dans la pratique en mettant à jour leur police d'assurance, proposant aux assurés une véritable garantie des facultés transportées de la porte de l'expéditeur à la porte du destinataire. Les règles de l'assurance maritime s'appliquent aux autres transports accessoires créant ainsi une unicité des règles applicables.

Paragraphe 2 : En assurance maritime : l'unicité des règles applicables

Dans la majorité des cas, un transport maritime ne se limite pas au seul voyage maritime. On y retrouve un contrat de transport par route ou par voie d'eau intérieure (du point de départ vers le port de chargement), un contrat de transport maritime puis, un autre contrat routier (du

¹⁴⁹. Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, art. 1-1) Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.

¹⁵⁰. Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, art. 5-1) Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:

- a) Le lieu de réception;
- b) Le port de chargement;
- c) Le lieu de livraison; ou
- d) Le port de déchargement

¹⁵¹. Comprenant un transport précédant ou suivant l'étape maritime

¹⁵². Id.

¹⁵³. P. Van Cauwenberghe, « Transport maritime : un nouveau texte, les Règles de Rotterdam », disponible sur www.avocat-van-cauwenberghe.fr > files, consulté le 1^{er} juillet 2020 à 11h 18 min.

port d'arrivée vers la destination finale)...¹⁵⁴. En cas d'avarie, l'assurance maritime couvre les autres segments non-maritime du voyage ; c'est une prédominance de l'assurance maritime (A), mais à condition que le voyage hors mer soit moins important.

Une évolution récente du droit appréhende le risque maritime comme étant celui couru en mer mais aussi comme celui préliminaire ou qui fait suite au voyage maritime, ce qui fait qu'il n'y a plus lieu d'opérer une démarcation des régimes d'assurance de chaque mode de transport, le régime de l'assurance maritime étant étendu aux transports accessoires : c'est la fin de la segmentation des banches du transport (B).

A / La prédominance de l'assurance maritime

Quelle règle retenir lorsque le transport est la fois fluvial et maritime ? Un transport fluvio-maritime ne conduit pas à une assurance fluvio-maritime. Il n'y a pas de cumul d'assurances. Une seule assurance doit se déployer pour l'ensemble de la navigation. L'application du type d'assurance est tributaire de la qualification du transport. L'on retient une seule catégorie de transport pour l'ensemble du voyage et, de là, une seule forme d'assurance. Pour certains c'est le critère de la distance la plus longue qui est décisif. Lors d'un parcours effectué par le navire sur le fleuve et la mer « on tient compte de la distance la plus longue pour rattacher l'ensemble au régime maritime ou fluvial »¹⁵⁵.

Pour la cour de cassation, il faut retenir le critère de la « navigation habituelle »¹⁵⁶.

Le législateur avait lui-même résolu ce conflit d'assurance l'ancien article L. 173-19 du code des assurances énonçait : « lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage ». Le législateur faisait prévaloir l'assurance maritime sur les autres assurances, en posant comme postulat que le voyage maritime était le principal et les autres voies du voyage n'étaient qu'accessoires ¹⁵⁷.

A travers cette mesure, le législateur ne dispense pas les assurances selon le type du voyage. L'assurance maritime a vocation à continuer à s'appliquer, quand bien même une partie du voyage ne se ferait pas par voie de mer. L'assurance maritime prévaut alors sur les autres assurances. Néanmoins une telle prévalence se justifie à la seule condition que le voyage effectué hors mer soit peu important. Dans l'hypothèse contraire, il revient à l'assuré de souscrire une assurance terrestre (ou autre selon le type du voyage). A défaut le sinistre survenant serait hors garantie ¹⁵⁸. S'il n'est pas possible d'établir si le risque est réalisé lors du transport maritime ou du transport terrestre, la faute n'est imputable à aucun des transporteurs et l'assureur n'est pas tenu par une garantie ¹⁵⁹. Autrement dit, la difficulté est d'établir à quel moment le sinistre s'est réalisé, lors du transport maritime ou lors du transport non maritime. A défaut de rapporter une telle preuve, le sinistre peut être privé de garantie.

¹⁵⁴. Id.

¹⁵⁵. B. Gruau, « Régime juridique du transport fluvio-maritime », *Lamy Transport*, bull. A, t. 2, 2014. P. 2, in ...

¹⁵⁶. Cass. com., 4 oct. 2005, n° 04-10389, Bull. civ. IV, n° 190.

¹⁵⁷. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 881.

¹⁵⁸. Cass. com. 10 oct. 1989, n° 87-15385 ; DMF 1990, p. 547, note R. A., in B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, com. sous c. assur. anc. art. L. 173-19, 13^e éd., LexisNexis, p. 570.

¹⁵⁹. Cass. com. 21 juin 1994, n° 92-15557, in B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, com. sous c. assur. anc. art. L. 173-19, 13^e éd., LexisNexis, p. 570.

Désormais ce dispositif (l'article L 173-19 du code des assurances) n'existe plus ; ayant été abrogé par l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport qui a étendu le mécanisme des assurances maritimes à "l'ensemble des assurances sur marchandises transportées, tous modes confondus ; consacrant une évolution du risque maritime, l'objectif affiché étant de mieux prendre en compte le transport multimodal"¹⁶⁰.

Le régime de l'assurance facultés maritime demeure alors donc le socle du dispositif.

B/ L'extension des règles maritimes à l'assurance transport : fin de la segmentation de la branche transport

On admet aujourd'hui que constituent un risque maritime, non seulement les risques courus en mer, mais aussi tous ceux qui se rattachent à la navigation, soit comme un accessoire, comme un préliminaire ou comme une suite de celle-ci. C'est une extension continue du risque maritime couvert que révèle l'évolution du droit ¹⁶¹.

En effet, l'ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport constitue une réforme majeure de l'assurance transports.

Antérieurement à la réforme opérée par l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, le Titre VII s'appliquait à "tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime" en y ajoutant l'assurance fluviale et lacustre ¹⁶².

L'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport a considérablement élargi le champ d'application du Titre VII : "Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir : les risques maritimes, les risques aériens ou aéronautiques, les risques relatifs à la responsabilité civile au titre d'une opération spatiale, les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou terrestre. Le contrat d'assurance fluviale et lacustre est régi par les dispositions du présent titre" ¹⁶³.

Ce nouveau titre détient une portée générale abordant dans un régime autonome, les différents risques liés à tout mode de transport. Le droit commun de l'assurance transport se dessine, en prenant pour modèle l'assurance maritime. Tout le dispositif de l'assurance transport est structuré sur la base de l'assurance maritime¹⁶⁴.

L'introduction de l'assurance des transports dans le code des transports est heureuse, tant elle dénote tout le dynamisme du droit de l'assurance. Ce dernier évolue aux rythmes des risques nouveaux et du progrès scientifique et technologique ¹⁶⁵.

¹⁶⁰. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° p.266.

¹⁶¹. *JCl. Responsabilité civile et assurances*, Fasc. 610, Y. Tassel, in F. Turgne, « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 610, 2014, n°11.

¹⁶². *C. assur., ancien art. L. 171-1*, in F. Turgne, « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 610, 2014, n°13.

¹⁶³. *C. assur., art. L. 171-1*, in F. Turgne, « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 610, 2014, n°13.

¹⁶⁴. B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, *com. sous c. assur. anc. art. L. 171-1*, 13^e éd., LexisNexis, p. 530.

¹⁶⁵. *Id.*, p. 531.

Dans un souci de simplification du droit, une harmonisation se dessine dans le transport multimodal. Il n'y aura plus lieu de répartir différemment les régimes d'assurance selon le mode de transport¹⁶⁶.

Schématiquement, seuls les risques relatifs à la navigation de plaisance, les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes n'exerçant pas une activité commerciale ou à but lucratif et l'assurance de la responsabilité civile contractuelle des professionnels du transport de marchandises par route restent soumis aux dispositions « terrestres » du Code des assurances¹⁶⁷.

L'ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport (...) à pour l'essentiel, mis fin à cette segmentation de la branche transport ¹⁶⁸.

Par ailleurs les changements bienvenus sont principalement ceux de l'article L. 171-1,4° modifié du Code des assurances aux termes duquel « *Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir : (...) 4° Les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou terrestre.* » ¹⁶⁹.

Grâce à ce nouveau texte, la question ne se posera plus de savoir quel élément maritime ou non maritime est plus ou moins important dans une même opération de transport. Il suffit que le risque soit relatif à un transport de marchandises pour que l'assurance soit soumise au droit des assurances maritimes qui devient à présent le droit commun de l'assurance transport ¹⁷⁰.

Sous réserve du sens précis de la notion de « *risques relatifs au transport* » et de son application en matière d'assurance de responsabilité spécialement, le nouveau régime est pragmatique et devrait satisfaire les praticiens de ce point de vue ¹⁷¹.

L'article L. 171-1, 1° du Code des assurances pourrait susciter plus de réserves à cet égard. Dans la rédaction de la loi de 1967 (art. 1^{er}), le contrat d'assurance maritime garantit les « *risques relatifs à une opération maritime* », de sorte que c'est moins la nature intrinsèque du risque litigieux que celle de l'opération dans laquelle il s'inscrit qui détermine l'application du droit maritime, (...) ¹⁷².

Or la notion d'« *opération maritime* » est supprimée dans l'ordonnance du 15 juillet 2011. Désormais, aux termes de l'article L. 171-1, 1° modifié du Code des assurances, le contrat d'assurance maritime est un contrat qui a pour objet de garantir, non plus les risques relatifs à une opération maritime, mais les « *risques maritimes* » purement et simplement ¹⁷³.

¹⁶⁶. Id.

¹⁶⁷. F. Turgné, *Une réforme majeure du droit de l'assurance transport : Lamy assurances 2012*, bull. A, p. 1

¹⁶⁸. Id.

¹⁶⁹. P.-Y., Nicolas, *De la fortune de mer au risque maritime et transport – Commentaire de l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport : DMF 2011*, p. 783.

¹⁷⁰. Id.

¹⁷¹. Id.

¹⁷². Id.

¹⁷³. Id.

Cette suppression de la notion d'« *opération maritime* » pourra étonner, par comparaison, sachant que la notion d'« *opération spatiale* » est employée à plusieurs reprises dans la nouvelle législation ¹⁷⁴.

C'est surtout une source de contentieux dans notre opinion. Le risque d'avarie corps dans une cale sèche n'est ni un risque maritime ni un risque de transport, par exemple, alors qu'il s'inscrit dans le cadre d'une opération de construction ou de réparation navale maritime par définition. De même, un risque facultés comme l'incendie de balles de cotons dans un hangar ou le vol d'un conteneur sur un terminal peut s'inscrire dans le cadre d'une opération de manutention maritime, le cas échéant, mais ne constitue pas un risque maritime ni un risque de transport, envisagé isolément ¹⁷⁵.

Pour déterminer le régime applicable, dans des circonstances de ce genre, il faudrait rechercher si le risque litigieux est l'accessoire d'un risque maritime ou s'il survient dans l'exécution d'un contrat de transport. Il en irait ainsi du risque de manutention lorsque les services du manutentionnaire sont requis par le transporteur maritime, par exemple. Mais le même sinistre ne résulterait plus d'un risque de transport quand ces mêmes services sont requis par le chargeur ou le destinataire des marchandises avant la prise en charge ou après la livraison de celles-ci ¹⁷⁶.

Une manière d'éviter ces complications pourrait consister à comprendre la notion de « *risque maritime* » dans le sens de risque relatif à une opération maritime et à revenir au critère d'origine de la loi de 1967 de cette façon. Une autre solution pourrait consister à interpréter largement la notion de « *risque relatif au transport* » en l'appliquant à tous les risques de dommages causés à et par les véhicules et les conteneurs ainsi que les marchandises composant leur chargement ¹⁷⁷. Il n'est pas certain que telle soit l'intention des rédacteurs de l'ordonnance, cependant.

De manière synthétique, nous avons étudié dans cette première partie les obligations et responsabilités des parties au contrat d'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer relativement à la durée de la garantie. Le point le plus important de cette partie à retenir est que le début de la garantie a évolué dans le temps, alors elle commençait quand les marchandises sortaient des magasins de l'expéditeur et donc coïncidait avec le début du pré acheminement maritime avec un manque de précision sur le moment exact du début de la garantie. Les assureurs français ont apporté une solution à ce problème en étendant le début de la garantie à un moment précis où les marchandises sont encore sous la garde de l'expéditeur dans son magasin, en l'occurrence lorsque les marchandises sont préparées, emballées et déplacées au point extrême du magasin de l'expéditeur pour leur chargement immédiat sur le véhicule de transport.

Comme, nous l'avons rappelé dans la partie introductive que l'assurance pendant la phase purement maritime ne fera pas partie de cette réflexion, la seconde partie de cet écrit se consacrera sur l'étude de la continuité de la garantie des marchandises, avec les obligations et responsabilités des parties, de leur arrivée au port de déchargement jusqu'à la livraison qui marque d'ailleurs la fin de la garantie dans le temps.

¹⁷⁴. Id.

¹⁷⁵. Id.

¹⁷⁶. Id.

¹⁷⁷. Id.

Seconde Partie :

Livraison et assurance de la marchandise

Partie 2 : Livraison et assurance de la marchandise

La livraison a pu être déterminée par la doctrine comme « l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou à son représentant), qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention »¹⁷⁸.

La livraison implique la fin des opérations de transport donc par ricochet la fin aussi du contrat d'assurance maritime qui couvrait les risques liés au transport des marchandises. Les assureurs ont pris le soin de prévoir comme nous l'avons vu précédemment quant au début de la garantie des obligations pour les parties (Chapitre 1) dans les polices d'assurances et des sanctions y afférentes en terme de responsabilités (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La fin de la garantie : les obligations des parties

Pour mieux appréhender les obligations des parties quant à la fin de la durée de la garantie, il serait intéressant de partir du post acheminement maritime (I), jusqu'à la destination finale (II) ; où la livraison mettant fin à la garantie aura lieu.

Section 1 : Pendant le post acheminement

Le post acheminement est la période qui se situe entre la fin du transport maritime et l'arrivée de la marchandise à destination. Les marchandises séjournent au cours de ce trajet post maritime dans divers lieux de transit ou sur divers modes de transports ; il s'agit des séjours intermédiaires (I) entre le port de déchargement et la destination finale.

Pour limiter les effets de la police dans le temps, un délai butoir de soixante (60) jours est prévu dans les polices d'assurances maritimes sur facultés à compter de la fin du déchargement des marchandises du dernier navire de mer (II), mais les parties peuvent contractuellement déroger à cette règle en mettant fin à la garantie de manières particulières.

Paragraphe 1 : Les séjours intermédiaires

Il s'agit ici d'évoquer le cas des séjours et transits (A) terrestres effectués par les marchandises en amont de leur arrivée à la destination finale d'une part et le cas où ces séjours pourraient être plus longs que prévu (B), entraînant un prolongement du voyage d'autre part.

A/ Séjours et transits

En cours de voyage, il arrive fréquemment que les marchandises soient amenées à séjourner dans les magasins d'intermédiaires. L'objectif poursuivi peut alors être de procéder à un « *groupage* » de plusieurs produits manufacturés, de conditionner la marchandise, etc. Cette situation n'est pas explicitement prévue par la police type. En conséquence, dans cette

¹⁷⁸. R. Rodière Traité de droit maritime, t. II, n° 545.

hypothèse, il sera fait application des règles (...) relatives à la prolongation du voyage. Il doit cependant être précisé que la police n'a vocation à couvrir que les risques relatifs à une opération de transport, à l'exclusion de ceux liés à des opérations de stockage/entreposage¹⁷⁹.

Ainsi, malgré le principe de la continuité de la garantie pour l'ensemble du voyage, il convient de procéder à la distinction entre les notions de *transit* et de *stockage*. Le transit correspond à la situation dans laquelle les marchandises vont séjourner dans l'attente d'une réexpédition vers le lieu final de destination¹⁸⁰. À l'inverse, la notion de *stockage* se réfère à des marchandises qui sont entreposées dans l'attente de leur incorporation dans un ensemble industriel ou de leur vente.

En d'autres termes, sont garanties les marchandises qui voyagent sous l'empire d'un titre de transport (séjour et transit). Les marchandises stockées doivent donc faire l'objet d'une garantie spécifique, couvrant notamment les risques d'incendie et de vol, qui peut par exemple prendre la forme d'une police « *stock and transit* »¹⁸¹.

Cependant il y a une subtilité quant aux stockages intermédiaires qui sont évidemment couverts, puisqu' « il n'est pas rare qu'à l'occasion des ruptures de charges, la marchandise soit amenée à séjourner un certain temps dans les zones portuaires (entrepôts, parcs à conteneurs, cuves, etc...) en attente de réexpédition. Il n'est pas superflu de vérifier que ces aires ou volumes de stockage permettent bien de conserver la marchandise dans des conditions satisfaisantes, mais ils ne doivent évidemment pas être négligés dans l'organisation et la surveillance globale de l'opération de transport »¹⁸².

L'assureur doit donc se préoccuper de la qualité du transport, des entrepôts de l'expéditeur au port d'embarquement d'une part, et du port de débarquement aux entrepôts du réceptionnaire d'autre part¹⁸³.

Il en ressort que pendant l'expédition non maritime, les marchandises transportées bénéficient d'une continuité de la garantie de la part de l'assureur ; qui à cette obligation de couvrir même des événements terrestres.

¹⁷⁹. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3175.

¹⁸⁰. Voir par exemple, *CA. Rouen*, 2e ch., 15 janv. 1998 : marchandises entreposées dans l'attente de dédouanement, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.* n° 3175.

¹⁸¹. Voir Tilche M., Assurance transport/entrepôt, BTL 2006, p. 754 ; C.A. Paris, 8 avr. 1998, BTL 1998, p. 454 : marchandises entreposées depuis plus d'un mois, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.* n° 3175.

¹⁸². R. Cuisigniez, « L'assurance maritime et la prévention des sinistres », Thèse pour le doctorat en droit, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, mai 1997, p. 237.

¹⁸³. *Id.*

L'assurance de transport maritime couvre donc avant et après le trajet proprement maritime, un certain nombre de risques dont la nature est terrestre, à savoir :

- a) Accidents de transports terrestres : déraillement, heurt, renversement, chute ou bris de véhicule terrestre de transport, incendie ou explosion. (...)
- b) Evènements catastrophiques cités par la police : écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels, ou d'autres ouvrages d'art ; rupture de digues ou de canalisations ; chute d'arbres, éboulements ou avalanches ; inondations, débordement de fleuves ou de rivières, débâcles de glace, raz-de-marée ; éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ; chute d'aéronefs.

Il s'agit là pour la plupart des évènements de force majeure difficiles à maîtriser par la prévention, ils sont plutôt dépendants du secteur géographique où se trouve le transport ¹⁸⁴.

En somme, depuis le commencement jusqu'à la fin des risques couverts par la police, les bénéficiaires de l'assurance sont protégés par le mécanisme en vigueur depuis 1944 de la « continuité de la garantie », à savoir : quel que soit le mode de transport et le lieu de séjour usuellement utilisé en un point de transit entre deux moyens de transport, la marchandise assurée demeure garantie *sans rupture de continuité de la couverture d'assurance* ¹⁸⁵, il existe cependant une nuance en cas de séjour prolongé.

B/ Cas du séjour prolongé

La Police française est muette à propos de ces séjours intermédiaires qui peuvent parfois se prolonger anormalement.

En cas de prolongation, la Police française distingue selon que la prolongation de la durée normale du voyage est du fait de l'assuré ou non ; si cette prolongation de la durée du transport est étrangère à l'assuré, la garantie est maintenue à condition qu'il en avise l'assureur dès qu'il en a connaissance, ce dernier ayant alors le droit de demander une surprime sauf si la prolongation trouve son origine dans le risque couvert ¹⁸⁶.

Si la prolongation est du fait de l'assuré, il s'agit alors d'une modification du risque qui doit immédiatement être portée à la connaissance de l'assureur.

S'il est possible d'envisager la couverture des risques en transport et en séjour sur un même contrat, les marchandises, dans les deux cas, étant confrontés aux mêmes risques et donc éligibles aux mêmes garanties, il est indispensable de prendre en considération les différences

¹⁸⁴. Id., p. 236 et 237.

¹⁸⁵. DMF 2009, Modification de la police française d'assurance maritime sue facultés, n° 706.

¹⁸⁶. Id., *op. cit.*, n°10.

de régimes qui tiennent notamment à la prescription, à la nature de la responsabilité ou aux mesures nécessaires à leur mise en œuvre¹⁸⁷.

Le régime exorbitant du droit commun du transport, conjugué au recours de plus en plus fréquent à des opérateurs de transport capables de gérer les stocks de marchandises impose, davantage que par le passé, à l'assureur des marchandises d'étendre ses garanties au séjour à terre ; les garanties "stock-transit" sont élaborées à partir des garanties transports plutôt que d'envisager l'adaptation d'une police dommages d'entreposage en y intégrant les garanties spécifiques au risque transport¹⁸⁸.

L'intérêt d'insérer une telle extension de garantie au sein d'une assurance facultés terrestres est essentiellement lié à la prise en charge du risque "incendie" qui est normalement du ressort de l'assureur "dommages" ; l'assureur des marchandises transportées qui s'y risque, peu habitué à la pratique de cette branche, doit s'entourer de spécialistes qui cerneront précisément le risque d'incendie et de vol¹⁸⁹.

Nous avons à cet effet quelques jurisprudences, qui illustrent l'obligation de l'assureur de maintenir la garantie des marchandises contre tout dommage et pertes.

La première décision est une sentence arbitrale belge en date 20 octobre 1982 dans laquelle les arbitres décidaient que la garantie « vol » est due par l'assureur dans l'hypothèse où la soustraction frauduleuse des marchandises a eu lieu avant tout début d'exécution du déplacement mais après chargement sur le véhicule qui stationnait à proximité des locaux de l'assuré¹⁹⁰.

Même solution en ce qui concerne un vol commis alors que la semi-remorque a été laissée en stationnement devant l'entrepôt du destinataire en attente de déchargement¹⁹¹.

Toujours au regard de la garantie *door to door*, la marchandise est garantie lorsqu'elle se trouve, en attente de dédouanement, dans les entrepôts du destinataire transformés en entrepôts douaniers temporaires en raison du manque de place dans les locaux de la douane locale, lesdits bâtiments étant alors considérés comme des magasins sous douane, et non pas comme les « *magasins du destinataire* » au sens de la police¹⁹².

Même si la police française d'assurance maritime sur facultés reste muette sur les séjours intermédiaires, elle prévoit néanmoins un délai butoir de fin de la garantie après le

¹⁸⁷. Id. *op. cit.*, n° 15.

¹⁸⁸. Id.

¹⁸⁹. Id.

¹⁹⁰. Voir sentence arbitrale belge, 20 oct. 1982, Jurispr. Anvers 1983/1984, p. 46, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

¹⁹¹. Voir *CA Versailles*, 1er févr. 1996, BTL 1996, p. 400, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

¹⁹². Voir Cass. com., 6 févr. 1985, no 83-14.919, Bull. civ. IV, no 49, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

déchargement des marchandises au port de débarquement, de même que les situations de prise de livraison anticipée et de modification du voyage.

Paragraphe 2 : Limite de la police dans le temps : délai butoir de 60 jours

La règle est énoncée à l'article 11 des polices françaises d'assurance maritime sur facultés comme telle : « La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculés depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer ». Ce délai est prévu afin d'éviter des dérives (par exemple, séjour prolongé au port d'arrivée pour des raisons commerciales), et donc les effets de la police sont limités dans le temps.

Cependant les parties peuvent mettre fin à l'assurance avant ce délai butoir de soixante jours. Le destinataire ou ses ayants droits peuvent mettre fin au contrat d'assurance, en prenant livraison des marchandises dans un temps qui se situe en amont de celui prévu au contrat ; c'est ce que la police appelle la prise de livraison anticipée (A), qui met fin immédiatement au contrat d'assurance. Des instructions peuvent aussi être données par l'expéditeur pendant le post acheminement maritime, modifiant le trajet ou la destination finale initialement prévue, ce qui pourrait prolonger le voyage ; ce sont des cas de modification et de prolongement du voyage (B), qui dérogent au délai butoir de 60 jours fixant la limite de la police facultés dans le temps.

A/ Prise de livraison anticipée

« Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous les autres bénéficiaires de l'assurance, leur préposés, représentants ou ayants droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci », énonce l'article 10 des polices françaises d'assurance maritime sur facultés.

La prise de livraison dans un autre lieu que celui prévu initialement, effectuée par l'assuré ou les bénéficiaires de l'assurance, fait cesser la garantie au moment où elle intervient ¹⁹³.

Pour être anticipée, il faut que la prise de livraison soit effectuée avant le lieu où elle devrait l'être normalement et que, de ce fait, le voyage se trouve terminé ou modifié. La réunion de ces deux conditions fait cesser les risques à la charge des assureurs ¹⁹⁴.

Il faut à cet effet faire observer qu'il y a là, une coïncidence entre la livraison des marchandises et le terme de la garantie d'assurance.

Il s'agit d'une remarque importante en raison de ce que, ce phénomène de coïncidence était censé se réaliser dans le magasin du destinataire ou du bénéficiaire de l'assurance selon le principe de la *garantie de magasin à magasin*, mais l'assuré peut en décider autrement.

Autrement dit « le principe de la *garantie de magasin à magasin*, a seulement pour but de garantir de façon univoque la prise de livraison effectuée par le destinataire de la marchandise.

¹⁹³. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, op. cit. n° 508.

¹⁹⁴. P. Lureau et P. Olive, Commentaires de la police française d'assurance maritimes sur facultés, éd. 2, LGDJ, Paris, 1952, p. 111.

Cette clause ne doit en aucun cas empêcher l'assuré de disposer de la marchandise avant qu'elle ne parvienne dans le magasin. C'est pour cette raison que lorsque le destinataire prend livraison de la marchandise avant que celle-ci n'entre dans ses magasins la garantie cesse sauf si une prolongation ou une modification est intervenue avec l'accord de l'assureur »¹⁹⁵.

En effet toutes les polices d'assurance couvrant les marchandises de bout en bout (magasin à magasin) prévoient que toute prise de livraison par l'assuré des facultés garanties met fin à l'assurance, même si elle a lieu avant le moment où celle-ci devrait se terminer ¹⁹⁶.

En somme toute livraison anticipée effectuée par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance en tout lieu autre que celui prévu au contrat fait cesser la garantie au moment où elle intervient : il y a donc coïncidence entre la livraison et la fin de la garantie ¹⁹⁷.

La prise de livraison anticipée s'analyse comme un droit à l'assuré, et un impératif économique puisque l'expédition maritime et les voyages succédant pouvant s'avérer très long, le propriétaire de la marchandise en l'occurrence ici l'assuré ou le bénéficiaire de la marchandise peut opérer des aliénations ou exercer tout droit de disposition ou des transferts de droits sur ses biens entraînant ainsi un changement du lieu de leur livraison.

En pratique un coup de téléphone au commissionnaire de transport¹⁹⁸ suffit lorsque l'acheminement est confié à un intermédiaire de transport ou directement au transporteur maritime qui exécute l'expédition et qui étend ses services aux transports non maritime par des sous-traitance, avec des sous transporteurs, afin que les marchandises soient livrées, soit à une autre destination plus courte du trajet, soit à un autre lieu définit ultérieurement après l'exécution du transport ; marquant ainsi la fin de la garantie en dérogation du délai butoir de soixante jours précité.

B/ Modification ou prolongement du voyage

La prolongation du voyage correspond à l'hypothèse prévue à l'article 9 de la police française d'assurance maritime sur facultés, aux termes duquel : « Sans qu'il soit pour autant déroger aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance »¹⁹⁹.

Deux hypothèses sont à distinguer quant à la prolongation du voyage (il s'agit des celles déjà évoquées dans le paragraphe précédent où un allongement d'un séjour intermédiaire entraînerait par ricochet l'application des règles du prolongement du voyage. Leur rappel ici est sans doute nécessaire pour une bonne compréhension des lignes à suivre) :

¹⁹⁵. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 241.

¹⁹⁶. Cf Yvonne Lambert-Faivre, Risque et assurance des entreprises. Précis Dalloz. 3^{ème} éd.1991. p. 387, in J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 241.

¹⁹⁷. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 241.

¹⁹⁸. Le commissionnaire de transport étant selon l'article L 1411-1 du code des transports « les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité, et leur propre nom, un transport de marchandise selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant (...) ».

¹⁹⁹. Police française d'assurance maritime sur facultés, art. 9.

- Si l'allongement de la durée normale du transport n'est pas le fait de l'assuré ou de ses représentants, la garantie est maintenue ; cependant, dès qu'il en a connaissance, l'assuré doit aviser l'assureur qui est fondé à demander une surprime, sauf si la prolongation a pour cause un risque couvert par la police.
- Si l'allongement est imputable à l'assuré ou à ses représentants, il y a modification du risque et l'assuré doit, là encore en faire la déclaration immédiate à l'assureur, sauf convention contraire, la garantie cesse à l'expiration d'un délai fixé en fonction du mode de transport (quinze jours pour les transports routiers). Ce délai court à partir du jour où l'expédition a été immobilisée, que les marchandises aient été ou non déchargées²⁰⁰.

Somme toute, la continuité de la garantie n'est pas sans limite (les assureurs peuvent naturellement prévoir dans leur contrat un autre délai)²⁰¹.

Nous ne pouvons terminer cet exposé sans évoquer les droits de la partie contrôlante prévus par les Règles de Rotterdam.

Si les marchandises sont vendues en transit, il peut y avoir des situations dans lesquelles l'expéditeur peut avoir à donner des instructions au transporteur ou à modifier les instructions précédemment données²⁰².

Les Règles de Rotterdam réglementent au chapitre 10 de telles situations et appellent le droit de donner des instructions « droit de contrôle » et la personne qui peut exercer ce droit « partie contrôlante ». Ils commencent par énoncer à l'article 50 quels sont ces droits et comprennent, outre le droit de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises qui ne constituent pas une variante du contrat de transport, le droit d'obtenir la livraison des marchandises à un port d'escale prévu ou, en ce qui concerne le transport terrestre, à tout endroit en route et le droit de remplacer le destinataire.

Ils précisent ensuite qui est la partie contrôlante et réglementent les conditions dans lesquelles le transporteur est tenu d'exécuter les instructions, ces conditions étant la possibilité raisonnable d'exécuter les instructions au moment où elles sont données et le droit d'obtenir une garantie pour les coûts relatifs²⁰³.

Même si ces règles ne sont jamais entrées en vigueur, dans la pratique elles trouvent application puisqu'elles dénotent du dynamisme du monde des affaires, en l'occurrence du transport maritime de marchandises, couvert évidemment par une garantie d'assurance, nous l'avons vu, du magasin de l'expéditeur au magasin du destinataire final, même si des cas de modifications de cette destination peuvent intervenir.

Toutefois dans la majorité des cas les risques liés aux transports des marchandises sont couverts jusqu'à la destination finale située dans le magasin du destinataire.

²⁰⁰. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 242.

²⁰¹. Voir par exemple, *CA Versailles, 12e ch., 2 mai 2002 : BTL 2002, p. 509*, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », *JCl. Resp. civ. et assur.*, Fasc. 991, 2014, op. cit. 12, p. 6.

²⁰². F. Berlingieri, *A comparative analysis of the Hays-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules - III. Matters regulated only by the Rotterdam Rules - 5. Rights of the controlling party*, p.63.

²⁰³. Id.

Section 2 : L'arrivée des marchandises à destination finale

Le post acheminement maritime est la toute dernière étape du voyage des marchandises assurées avant leur arrivée à la destination finale qui est le magasin du destinataire où celui-ci va les appréhender matériellement et physiquement (I) ; ce qui marquera le terme de la garantie.

Cependant si l'objet du contrat d'assurance qui est la réalisation d'un risque garantie se réalisait, donc si un sinistre survenait pendant le voyage, le moment de la prise de contrôle des marchandises est crucial pour l'assuré en terme d'obligation s'il veut que son assureur l'indemnise. Les polices d'assurance prévoient à cet effet des obligations de gestion de sinistre à la charge de l'assuré (II).

Paragraphe 1 : L'appréhension matérielle et physique des marchandises

La garantie des risques prend fin dans le magasin du destinataire, mais à quel moment précisément ?

Même si aujourd'hui la réponse est connue que c'est l'appréhension matérielle et physique de la marchandise par le destinataire qui met fin à l'assurance, il ne sera pas sans intérêt de rappeler que sous l'ancienne police d'assurance de 1983, l'assurance finissait au moment où les facultés entrent dans les magasins du destinataire (A).

Face au flou et à l'imprécision que nourrissait ce texte, les assureurs français ont procédé à son toilettage en 2009 en précisant que la garantie prend fin lors de la remise effective de la marchandise au destinataire (B).

A/ La fin de l'assurance sous la police de 1983

S'agissant de la fin des risques, l'article 8 de la police facultés de 1983 prévoit que : « [l'assurance] finit *au moment où [les facultés] entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage (...)* »²⁰⁴.

Il convient ici de mettre en lumière ce qu'il faut entendre par le "moment où les marchandises entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit"²⁰⁵.

Prise au pied de la lettre, c'est-à-dire dans un sens purement littéral cette clause pourrait être considérée comme édictant une condition nécessaire et suffisante : l'entrée de la marchandise dans les magasins du destinataire. Ainsi, dès lors que cette condition est réalisée, la garantie d'assurance devrait automatiquement s'interrompre. En poussant un peu plus loin

²⁰⁴. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²⁰⁵. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 239.

l'analyse selon cette interprétation, que dirait-on alors dans l'hypothèse où la marchandise, lors de son passage dans les magasins du destinataire, subit un accident provoqué par une chute de rideau de fer à l'entrée des magasins ? Dans une telle hypothèse, on serait amené à dire, selon l'interprétation littérale, que la partie de la marchandise qui a franchi le seuil des magasins n'est plus couverte par l'assurance alors que celle qui n'a pas franchi ce seuil le serait encore. Voilà une solution qui quoique plausible et d'une certaine logique ne paraît pas équitable et raisonnable à notre avis²⁰⁶.

En effet soutenir une telle interprétation serait d'ignorer tout, des réalités de l'assurance et de l'objet de la garantie. Si la seule finalité de cette clause était le passage du seuil des magasins du destinataire, quelle portée faudrait-il alors donner aux diligences et obligations de ce dernier à la réception de la marchandise ?

N'oublions pas que le destinataire est généralement la bénéficiaire de l'assurance facultés et que, à ce titre, les polices d'assurances mettent à sa charge un certain nombre de diligences qu'il ne peut exécuter que lorsqu'il est en mesure de le faire notamment lors de la prise de livraison. Cela étant toute entrée de marchandises dans ses magasins échappent à son contrôle et tout séjour irrégulier de celles-ci dans ses magasins ne devraient être considérés comme mettant un terme à la garantie d'assurance. S'il en est ainsi, comme nous le pensons, il faudra alors entendre " moment où les marchandises entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit" *comme le moment où a lieu la remise effective des marchandises au destinataire dans "ses magasins"*. Dès lors l'entrée des marchandises dans les magasins du destinataire ne serait plus la condition nécessaire et suffisante de la cessation de la garantie d'assurance mais elle serait plutôt l'indication du moment à partir duquel la garantie peut cesser. La condition nécessaire dans ce cas serait la prise de livraison des marchandises par le destinataire dès leur entrée dans ses magasins ²⁰⁷.

C'est dans un tel ordre d'idée que la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) voit les choses courant 2009 lors de la modification de la police française d'assurance maritime sur facultés, en avançant la fin de la garantie à la prise de contrôle du destinataire des marchandises.

²⁰⁶. Id. p. 240

²⁰⁷. Id.

B/ La fin de l'assurance sous la police de 2009

Police du 1^{er} juillet 2009 : « [l'assurance] cesse *au moment* de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre *dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage (...)* »²⁰⁸.

Le changement consiste ici dans le degré de précision apporté. Le concept français d'entrée dans les magasins sous-entend la prise de contrôle de la marchandise par le destinataire : « *ce qui doit être pris en considération, c'est l'initiative prise par le destinataire d'entreposer la marchandise. La garantie cesse dès l'instant où c'est sur l'intervention du destinataire que les marchandises sont entreposées. C'est la prise de contrôle de la marchandise par le destinataire qui met fin à la garantie* »²⁰⁹.

La garantie produit effet jusqu'à la remise effective de la marchandise au destinataire. Ce point fondamental demeure, mais, afin d'éviter toute discussion sur le concept juridique de livraison, l'aspect matériel et physique de l'appréhension de la marchandise a été privilégié. En d'autres termes, la remise effective correspond à la fin du déchargement des facultés assurées (ce que la jurisprudence avait déjà admis)²¹⁰.

Ainsi la police couvre tous les événements entrant dans le champ de la garantie et pouvant survenir « *dans les limites du voyage assuré* »²¹¹.

Autrement dit, la garantie se poursuit sans interruption, quels que soient les délais et séjours intermédiaires, jusqu'au moment du déchargement des marchandises du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire au lieu de destination du voyage, sauf les exceptions ci-après mentionnées. La police définit les magasins ainsi visés comme « *tous lieux quelconques où ils font déposer les marchandises à leur arrivée* ». Il

²⁰⁸. Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²⁰⁹. Jean Hoursiangou et Pierre Latron, *op. cit.*, p.39, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹⁰. Cass. Com., 18 oct. 1994, n° 92-18.632, *DMF* 1995, p.131, note Y.T., in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹¹. Cette indication importante, qui figure dans le premier article de la police, signifie que l'assuré peut adapter son contrat d'assurance à ses besoins (notamment pour tenir compte des termes de son contrat de vente) en définissant avec son assureur où commencera sa garantie et à quel endroit elle finira. Le contrat d'assurance lui-même ou les certificats émis pour son application préciseront ce point. C'est ainsi qu'en fonction du choix opéré par l'assuré, il a été jugé que l'assurance prenait fin au sous-palan à Alexandrie (port de destination désigné dans le document d'assurance en fonction de la vente « CIF Alexandrie »), la garantie ne s'étendant pas au post acheminement terrestre (Cass. com., 24 mars 2004, n° 02-14.182, *DMF* 2004. 890, obs. Y.T. ; *BTL* 2004, p. 264 et, sur renvoi, *CA. Versailles*, ch. com. réunies, 23 mai 2006, n° 04/02755, *Itraco c/ Mutuelles du Mans assurances et a.*, *BTL* 2006, p. 385). De la même façon, toujours en fonction du choix d'un assuré, la fin des risques a pu être fixée lors de la mise à bord, « *arrivé cale fermée* », dans le cadre d'une vente « *coût fret Tripoli* ». Les juges ont estimé que le navire pouvait être considéré comme « *les magasins du destinataire au lieu de destination du voyage* » (*CA. Douai*, 2^e ch., 23 juin 2005, n° 02/00983, *Solar Dawn Shipping et a. c/Mutuelles du Mans Assurances et a.*, *Lamyline*, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 3173.

résulte de cette dernière précision qu'il convient de prendre en considération la prise de contrôle de la marchandise par le destinataire, laquelle fait cesser la garantie.

Cette appréhension matérielle ou juridique de la marchandise par le destinataire détermine donc la fin de l'assurance, indépendamment de la nature juridique du magasin, tel était un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux en date du 31 mars 1950 ²¹²: en l'espèce, les marchandises avaient été remises au destinataire dans des magasins appartenant à l'administration portuaire. Les marchandises avaient été volées postérieurement à leur entrée dans les magasins publics du port. Les juges ont estimé que le vol était survenu postérieurement à la fin de la garantie.

La garantie « *vol* » est due par l'assureur en ce qui concerne un vol commis alors que la semi-remorque a été laissée en stationnement devant l'entrepôt du destinataire en attente de déchargement ²¹³.

Par ailleurs, la garantie prend fin automatiquement si le destinataire n'a pas pris livraison dans les quinze jours de la date à laquelle la marchandise a été mise à sa disposition²¹⁴. A supposer que les marchandises sont mises à la disposition du destinataire deux (2) jours avant la fin du délai butoir de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer comme le prévoit l'article 11 de la police facultés, la garantie cessera à l'issue de ce délai même si le destinataire ne prend jamais livraison.

Et là une autre observation fondamentale est à relever encore ici, il s'agit du décalage entre la livraison et la fin de la garantie

En revanche, dès lors qu'il est établi que le sinistre s'est produit en cours de transport, l'assuré est couvert alors même que le dommage ne serait constaté qu'après la date de cessation de la garantie ²¹⁵.

En outre, la modification de l'article 8 de la police facultés a eu d'incidences sur d'autres dispositions de la police telle que l'article 5 de la police qui prévoit désormais que la garantie est toujours due même quand le déchargement lors de la livraison est opérée par l'assuré lui-même.

Dans la garantie « *Tous risques* », il est apparu utile de spécifier dans un souci de clarté que les opérations de chargement et de déchargement peuvent être effectuées indifféremment par un professionnel du transport ou non ²¹⁶.

²¹². Voir *CA Bordeaux*, 31 mars 1950, DMF 1951, p. 64, in *Le Lamy transport*, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹³. *CA. Versailles*, 1er févr. 1996, BTL 1996, p. 400, in *Le Lamy transport*, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹⁴. *Le Lamy transport*, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3178.

²¹⁵. *CA. Fort-de-France*, 8 juill. 1988, n° 714/85, *Marseille fret c/ Lefort et a.*, non publié à notre connaissance, en assurance maritime, in *Le Lamy transport*, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3178.

²¹⁶. *Le Lamy transport*, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

Cette précision apparaît dans le premier alinéa de l'article 5 de la police « *Tous risques* » sous la forme suivante :

« *Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance* »

Il n'est rien changé à la liste des événements énumérés qui peuvent entraîner la mise en jeu de la garantie « *FAP Sauf* ». Rappelons, en effet, que l'expression « *Franc d'Avaries Particulières Sauf (...)* » signifie que sont couverts exclusivement les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité, causés aux marchandises assurées par un ou plusieurs des événements nommément et limitativement visés dans cette garantie ²¹⁷ .

Les dommages à la marchandise résultant de leur chargement ou déchargement n'apparaissent pas dans cette énumération et il n'y avait pas lieu d'introduire la couverture de ces risques dans la garantie « *FAP Sauf* » qui n'a pas vocation à les couvrir. Si la chute du colis pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement figure dans cette liste d'événements majeurs, c'est parce qu'une telle chute constitue généralement, du fait de la hauteur des portiques et des grues, un accident de manutention suffisamment sérieux pour occasionner une perte totale ²¹⁸ .

Dès lors, la précision concernant le chargement au départ de l'expédition ou le déchargement au point final d'arrivée, figurant dans la police « *Tous risques* », n'avait pas à être reprise dans la police « *FAP Sauf* » ²¹⁹ .

A dire vrai « L'évolution des techniques et des pratiques de *mise en route de la marchandise, en vue de son transport*, explique et justifie les changements des textes intervenus. Il a également été tenu compte des impératifs commerciaux de l'expédition, liés à la conjoncture

²¹⁷. Lamy transport tome 2, éd. 2009, n° 471 ; Jean Hoursiangou et Pierre Latron, *op. cit.*, p. 61, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹⁸. Les ICC B ont pris en compte ce cas de figure (cl. 1.3) et sont plus restrictives que la Garantie « F.A.P. Sauf » puisqu'elles visent expressément la perte totale, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²¹⁹. S'agissant de cette garantie « F.A.P. Sauf », il est toutefois important de relever que devrait normalement être indemnisé l'assuré dont les marchandises subiraient les effets d'un incendie ou d'une explosion lors de leur manutention en vue de leur chargement sur le véhicule de transport terrestre, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

économique, mais sans pour autant étendre la garantie aux *conséquences des obstacles apportés à l'opération commerciale de l'assuré qui restent exclus*''²²⁰ .

En résumé, il est vrai que les marchandises bénéficient de l'assurance des risques encourus du magasin de l'expéditeur à l'extrême point du voyage dans les magasins du destinataire de manière continue, comme nous venons de le voir, mais en cas de réalisation d'un aléa, donc de sinistres, l'assuré est astreint à certain nombre d'obligations, pour être indemnisé par l'assureur.

Il s'agit des obligations de gestion de sinistres que nous aborderons d'ailleurs dans le paragraphe suivant.

Paragraphe 2 : Des obligations de gestion de sinistres

D'emblée, il serait intéressant de faire observer que contrairement aux dispositions très strictes régissant les assurances terrestres (...), l'assuré n'a pas à déclarer le sinistre à l'assureur dans un délai fixé²²¹. En l'absence d'une stipulation de la police en ce sens, il peut donc ne fournir sa déclaration qu'en présentant sa réclamation²²², laquelle doit intervenir dans un délai de deux ans .

L'obligation, pour l'assuré de déclarer le sinistre n'est (d'ailleurs) pas posée expressément par le code des assurances²²³. Cependant, le code des assurances de même que les polices françaises d'assurance sur facultés (*Tous risques et FAP sauf*), prévoient expressément lors de l'arrivée des marchandises à destination des obligations à la charge de l'assuré. Il s'agit d'une part pour ce dernier, de procéder à la sauvegarde des marchandises, en cas de sinistre (afin d'en éviter l'extension ou d'en réduire les conséquences), et de conserver les recours pour l'assureur (A), et d'autre part de faire procéder à la constatation avaries en provoquant une expertise (B).

A/ Sauvegarde des marchandises et conservation des recours

Nous examinerons l'obligation de sauvetage des marchandises qui incombe à l'assuré en un premier lieu avant d'aborder la conservation des recours par l'assuré au profit de l'assureur dans un second lieu.

Selon l'article L 172-23 (du code des assurances), « l'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes les mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables. Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence ». A travers cette disposition le

²²⁰. Article 3 de la Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés, in Le Lamy transport, t.2, bull., éd. 2020, *op. cit.*, n° 3173.

²²¹. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 525.

²²². CA. Paris, 5 juin 1987, DMF 1987, som., p. 170, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 525.

²²³. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p.888.

législateur impose à l'assuré une obligation de sauvetage²²⁴. C'est aussi l'intérêt de l'article 15 de la police française d'assurance maritime sur facultés²²⁵.

Cette obligation est entendue comme « l'ensemble des mesures prises au moment, ou après le sinistre afin d'éviter l'extension et d'en réduire les conséquences »²²⁶. L'obligation de sauvetage se présente comme une obligation à minimiser le sinistre²²⁷.

L'assuré et les bénéficiaires de l'assurance doivent prendre toutes les dispositions pour sauver les marchandises assurées et éviter l'aggravation des dommages en apportant les « soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises »²²⁸.

S'ils ne le font pas, l'assureur peut se substituer à eux, sans pour autant faire acte de propriétaire²²⁹, ou reconnaître que sa garantie est acquise²³⁰.

Les mesures de sauvetage ne doivent pas se confondre avec les mesures préventives. Dans la première hypothèse, une diligence incombe à l'assuré postérieurement à la survenance du risque. Il doit prendre toutes les mesures nécessaires et adéquates afin de limiter l'étendue du sinistre. Dans la seconde hypothèse en revanche, l'assuré doit adopter toutes les mesures nécessaires afin que le sinistre ne se reproduise pas. Il doit apporter les soins raisonnables. L'obligation de sauvetage est à posteriori ; l'obligation aux soins raisonnables est à priori²³¹.

De plus, dans l'assurance maritime, il y a une obligation à l'assuré de contribuer au sauvetage des objets assurés et de minimiser les conséquences du dommage. Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultante de sa faute ou de sa négligence²³².

Ajoutons que l'assureur qui approuve le sauvetage décidé par l'assuré et donne son accord sur le prix de vente proposé ne prend aucun engagement concernant la prise en charge du sinistre²³³.

²²⁴. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 889.

²²⁵. Qui prévoit que : « L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée ».

²²⁶. CA. Versailles, 29 avr. 2001, *JurisData* n° 20016-183172, in B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 889.

²²⁷. Toutefois la victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable : Cass. 2^e civ. 19 Juin 2003, n°00-22302 et 01-13289 (2 arrêts) : Bull. civ. 2003, II, n°203, Adde. J.-L. Aubert, « La victime peut-elle être obligée de minimiser son dommage », RJDA 2004, p. 335, in B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 889.

²²⁸. Imprimés « *Tous risques* » et « *FAP sauf* », art. 15 ; v. aussi CA. Rouen, 2^e ch. civ. 3 mai 2001, Sopropêche c/Allianz, DMF 2001, p. 728, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²²⁹. Cass. 1^{ère} civ., 15 févr. 1995, n° 93-10.290, in B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 889.

²³⁰. CA. Paris, 5 ch. A, 24 janv. 1996, n° 16662/94, Allianz et a. c/ Cordat, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²³¹. B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, *com. sous art. L. 172-23 c. assur.*, 13^e éd., LexisNexis, p. 556.

²³². Cass. com. 10 mars 2009, n° 07-19.447 : DMF 2009, p. 681, note P.-Y. Nicolas ; RGDA 2009, p. 895, note F. Turgné ; Lamy assurance *bull. A.* avr. 2009, p. 8, in B. Beignier et J.-M. Do Carmo Silva, *com. sous art. L. 172-23 c. assur.*, 13^e éd., LexisNexis, p. 556.

²³³. Cass. Com., 7 juill. 1998, n°96-15.730, confirmant CA. Paris, 5 ch. A, 24 janv. 1996, n°16662/94, précité, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

En outre, l'assuré négligent se voit opposer la réduction de l'indemnité²³⁴. Plus généralement, et sauf faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré, les risques assurés demeurent couverts, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnable de la part de l'assuré pour mettre les objets assurés à l'abri des risques survenus²³⁵.

L'assureur qui reproche au bénéficiaire de l'assurance d'avoir manqué à son obligation contractuelle de « prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages, et les pertes » doit démontrer cette « carence fautive » et, à tout le moins, être en mesure d'alléguer les faits précis en ce sens²³⁶.

Quant à la conservation des recours, l'article L 173-23 du code des assurances impose à l'assuré de prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables. Cette obligation oblige l'assuré de protéger ses droits et intérêts.

L'assuré et les bénéficiaires (notamment le destinataire acheteur) doivent prendre toutes les mesures pour conserver les recours²³⁷. Selon cet article, « L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tout autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires »²³⁸.

Cette obligation implique, en premier lieu, que l'assuré et les bénéficiaires ne renoncent jamais aux recours contre les tiers, transporteurs notamment, sauf s'ils le déclare au préalable à l'assureur et obtiennent son accord. Il en est de même des *accords litiges* qu'ils ont pu passer avec eux²³⁹.

Veiller à conserver les recours contre les éventuelles responsables consiste à vérifier l'état extérieur apparent, à la réception, celui du contenu immédiatement, si possible et en tout cas très rapidement, prendre les réserves qui s'imposent vis-à-vis des responsables et les confirmer dans les délais légaux²⁴⁰.

La question des réserves dénote donc de la responsabilité de l'assuré à la livraison, nous l'examinerons ultérieurement avec ses détails.

Certaines conventions types, afin que cette disposition soit pleinement effective, interdisent à l'assuré de conclure avec qui que ce soit toute convention qui aurait pour effet de priver les assureurs de tout ou partie de leurs droits²⁴¹.

Comme illustration jurisprudentielle, nous avons un vieux arrêt de la Cour d'Appel de Paris en date de 4 Janvier 1988, dans lequel il a été « jugé que l'assuré n'a pas manqué à son obligation de conserver le recours des assureurs lorsqu'il n'y avait pas de réserves à présenter à un transporteur maritime qui a lui-même révélé la perte due au vol perpétré à l'intérieur d'un

²³⁴. Imprimé « *Tous risques* », art. 18.

²³⁵. C. assur., art. L. 172-13, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²³⁶. CA. Rennes, 2^e ch. com., 15 févr. 2005, n° 03/04463, SDV Logistique c/ M. A. Boué et a., in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²³⁷. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²³⁸. Id.

²³⁹. Id.

²⁴⁰. Id.

²⁴¹. B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3^e éd., LGDJ, 2018, p. 889.

conteneur reçu par lui plombé sans qu'il émette de réserves à l'embarquement et sans qu'il offre d'établir que le plomb avait été détruit antérieurement à sa prise en charge''²⁴².

Dans une décision plutôt récente de la cour de cassation en date du 8 novembre 2011, elle décide que '' remplit son obligation l'assuré qui constate les dommages en émettant des réserves, les signales à son courtier et diligente un commissaire d'avarie. L'absence de mesures supplémentaires, telles qu'une demande de report de la prescription ou une citation en justice à titre conservatoire, ne peut donc lui être reprochée²⁴³.

La perte des recours entraîne une réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice qui en résulte pour l'assureur. L'assuré n'est pas déchu de la garantie, sauf disposition contraire de la police²⁴⁴.

Outre la sauvegarde des marchandises et conservation des recours, l'assuré doit aussi provoquer l'expertise.

B/ Obligation de provoquer l'expertise

L'assuré a un rôle actif à jouer pour l'intervention de l'expert en cas d'avarie. Il existe plusieurs types d'expertise à savoir :

- L'expertise amiable (il est rare de voir en matière de transport maritime de véritables expertises amiables, définies comme « l'expertise par laquelle les parties conviennent de s'en remettre à la décision d'un expert choisi d'un commun accord » et nécessitant l'élaboration d'un « compromis en nomination d'expert »²⁴⁵) contradictoire ; qui sont ''des constatations amiables contradictoires réalisées par un expert, par exemple le commissaire d'avarie des assureurs facultés, en présence du représentant du transporteur, éventuellement accompagné de son propre expert''²⁴⁶.
- L'expertise judiciaire (que l'on développera après l'expertise amiable contradictoire, elles sont d'ailleurs les deux expertises les plus fréquentes).

Commençons par l'expertise amiable contradictoire.

L'intervention de l'expert de l'assureur est une règle traditionnelle en assurance maritime.

L'assureur ou le bénéficiaire doit provoquer l'expertise (Imprimé art.17), c'est-à-dire requérir l'intervention de l'expert de l'assurance en s'adressant aux commissaires d'avarie du CESAM (Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et transports de France), ou à défaut à tout organisme mentionné éventuellement dans la police. A cet égard, la cour de cassation a

²⁴². CA. Paris 5^e ch. A, 4 janv. 1988, DMF 1989, p. 503, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²⁴³. Cass. com. 8 nov. 2011, n°10-23.354, BTL 2011, p. 684 ; DMF 2012, p. 234, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²⁴⁴. Police de référence « *Tous risques* », art 18 ; police de référence « *FAP sauf* », art. 18, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 521.

²⁴⁵. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 733.

²⁴⁶. Id.

indiqué que, dans le cadre de l'exécution du contrat d'assurance, la responsabilité du commissaire d'avarie ne pouvait être recherchée que par l'assureur, son mandant ²⁴⁷.

L'expertise doit déterminer la nature, la cause l'importance des dommages et pertes, à la condition, bien sûr, qu'un dommage puisse être constaté. On voit mal, en effet, l'utilité d'une expertise pour un colis manquant.

Dans quel délai peut-on saisir l'expert ?

La demande de constatation des dommages doit être adressée dans les trois jours de la cessation des garanties (jours fériés non compris) c'est-à-dire en pratique, dans les trois jours de la livraison si la livraison a lieu à destination finale ²⁴⁸.

Par dérogation aux conditions générales, les conditions particulières peuvent, en raison de la nature de la marchandise et du mode de transport, prévoir un délai de saisine plus court du commissaire d'avarie ²⁴⁹.

L'expertise proprement dite peut se dérouler ultérieurement, l'assuré ne répondant pas du retard de l'expert ²⁵⁰. C'est cependant de l'intérêt de l'assuré que l'expertise ait lieu rapidement, car elle confirmera d'autant mieux le lien entre le dommage et l'opération de transport.

Que peut-on savoir quant à la valeur de l'expertise ?

Le rapport d'expertise du commissaire d'avarie en tant que rapport amiable, peut tout à fait valoir titre de preuve dès lors qu'il est soumis à la discussion contradictoire des parties ²⁵¹. Toutefois, le juge ne peut fonder sa décision exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties ²⁵².

L'assuré peut aussi avoir intérêt à saisir le juge des référés pour voir ordonner une expertise judiciaire, spécialement lorsque le commissaire d'avarie incrimine l'emballage ou le vice propre de la marchandise, afin de pouvoir disposer d'une expertise contradictoire opposable, d'une façon certaine, à tous les intéressés ²⁵³.

Quid de l'expertise judiciaire ?

L'expertise judiciaire est recommandée en cas de sinistre important ou lorsque l'une des parties subodore des contestations délicates à trancher, voire indispensables chaque fois qu'il y

²⁴⁷. Cass. com. 5 déc. 1989, n°87-18.950, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁴⁸. T. com. Marseille, 29 avr. 1997, Joackim Henriques de Oliveira c/ La Réunion européenne, *Rev Scapel* 1997, p. 133 ; mais en sens contraire *CA. Colmar*, 27 juin 2001, n° 630/ 2001, *Helvetia c/ Roquette*, *BTL*, 2001, p. 624, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁴⁹. T. com. Paris 11 mars 1996, n° 94.057188, *Pépinières Abbotsfond c/ Plandorex et a.*, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁵⁰. Cass. com. 3 janv. 1996, n°93-19.382, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁵¹. Cass. com., 12 nov. 1997, n° 95-20.749 ; *CA. Rouen*, 2^e ch. 12 fevr. 2004, n° 02/01914, *Mutelles du Mans Assurance et a. c/ Delmas et a.*, pour une application à l'assurance maritime, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁵². Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710, dans un domaine autre que l'assurance marchandises, in *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

²⁵³. *Le Lamy transport*, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 522.

a lieu d'élucider des questions techniques ²⁵⁴, ou *a fortiori* des conclusions divergentes apparaissent lors d'une expertise amiable ²⁵⁵.

Elle se distingue des contrats d'huissier précisément par son caractère judiciaire (désignation d'un expert par le juge), expert convoquant toutes les parties intéressées aux opérations d'expertise. Régis par le code de procédure civile (CPC art. 143 et s. ; CPC, art. 232 et S.), l'expertise judiciaire constitue une mesure visant à établir l'existence au moment de la livraison, des manquants et avaries allégués par les intérêts à la cargaison et contestées par le transporteur.

L'expert judiciaire peut être nommé avant tout procès, et même aussi pendant le procès.

Dans la première hypothèse, « il s'agira, la plupart du temps, de faire intervenir un expert avant toute instance au fond, c'est-à-dire tant que le juge du fond n'est pas saisi »²⁵⁶.

D'ailleurs, au vu des résultats des investigations réalisées et des discussions entre les parties, le procès peut ne jamais avoir lieu.

Ces mesures d'instruction, dites *in futurum* (pour le futur), pour les besoins d'une éventuelle procédure, nécessitent « un motif légitime de conserver ou d'établir (...) la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige » ; elles peuvent être ordonnées sur requête ou en référé (CPC, art. 145)

La notion de « motif légitime » est entendue de manière relativement large ; en réalité, tout va « dépendre de l'utilité d'une telle mesure », utilité qui sera parfois difficile à établir en cas d'événement de mer ayant déclenché une « enquête officielle »²⁵⁷.

Pour des raisons évidentes d'efficacité et de conservation de preuves, la demande d'expertise doit être présentée le plus rapidement possible, les choses devant rester entre-temps en l'état pour que l'expert soit en mesure de procéder aux constatations propres à déterminer si les manquants ou avaries existaient au moment de la livraison.

Il arrive régulièrement en maritime qu'un expert judiciaire, désigné par un juge français, ait à intervenir à l'étranger. La chose en soi ne soulève pas de difficultés particulières (tout au moins nous n'en avons pas trouvé trace).

Un problème se pose toutefois au niveau de la demande d'expertise. Il se peut, en présence d'une clause de compétence ou compromissoire, que la juridiction habilitée à juger du fond ne soit pas située en France. Dans ce cas, au regard du règlement européen *concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale* et de la jurisprudence communautaire, le juge français peut statuer sur une demande de mesure

²⁵⁴. Bonnaud J. et Garo Ph., DMF 2003, p. 593, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁵⁵. CA. Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 sept. 2006, n° 02/19872, Maritime général de Transit et a. c/ Tréfimétaux et a., in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁵⁶. Cass. 2^e civ., 28 juin 2006, no 05-19.283, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁵⁷. Sur ces différents points, voir en particulier Gautier G., DMF 2003, p. 576, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

provisoire ou conservatoire. Il faut toutefois qu'il existe un « lien de rattachement réel entre l'objet de cette mesure » et sa compétence territoriale ²⁵⁸.

C'est ce qui s'est passé dans l'affaire du « *Limburg* » où, se prévalant d'un arbitrage prévu à Londres, l'armateur soutenait que le juge des référés du Tribunal de Commerce de Nantes n'avait pas compétence pour ordonner une expertise judiciaire portant sur un navire se trouvant au Yémen. La Cour d'Appel de Rennes, « au regard des lieux et des circonstances concrètes dans lesquelles la mesure sollicitée [était] appelée à produire ses effets » (l'expert devant se rendre sur le navire, mais aussi au siège de l'armement situé en France, l'équipage étant en grande partie composé de Français) a estimé que le lien de rattachement était constitué ²⁵⁹.

Enfin, en ce qui concerne l'hypothèse de l'expertise judiciaire lors d'un procès, l'article 143 du code des procédures civiles dispose qu'en cours de procédure, le juge a, bien évidemment, le pouvoir d'ordonner d'office une expertise.

Il peut également le faire à la demande des parties, mais la « mesure d'instruction ne peut être ordonnée sur un fait que si la partie qui l'allègue ne dispose pas d'éléments suffisants pour le prouver » ²⁶⁰.

Dans ce cadre, le juge ne peut suppléer la carence d'une partie dans l'administration de la preuve, contrairement aux demandes d'expertise *in futurum* ²⁶¹.

Pour finir, il est important de préciser que la police type réserve à l'assuré le droit de demander dans les 15 jours une contre-expertise amiable ou judiciaire, faute de quoi les constatations effectuées par le commissaire d'avarie auront, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire.

La cour d'appel de Paris a jugé à deux reprises que l'assuré n'ayant pas usé de cette faculté dans un délai imparti, l'expertise conduite par le commissaire d'avarie ne pouvait plus être discutée dans les rapports entre assureur et assuré ²⁶².

En somme, il nous reste à étudier, après avoir vu les obligations des parties liées à la fin de l'assurance, leur responsabilité à ce sujet, avant d'explorer en fin d'exposé les perspectives d'avenir que nous réserve les assurances marchandises.

²⁵⁸. Règl. Cons. CE no 44/2001, 22 déc. 2000, art. 31 ; CJCE, 17 nov. 1998, aff. C-391/95 Van Uden Maritime BV, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁵⁹. CA. Rennes, 11 déc. 2002, Euronav c/ MISC, DMF 2003, p. 576, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁶⁰. CPC, art. 146, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁶¹. Cass. 2e civ., 8 mars 2006, n° 05-15.039, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 729.

²⁶². CA. Paris, 31 mars 2004, no 2002/19266, MPM Export c/ Lloyd's de Londres, BTL 2004, p. 338 ; CA. Paris, 13 mai 1982, DMF 1983, p. 173 ; *contra*, antérieurement, CA. Paris, 12 mars 1975, BT 1975, p. 193, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 524.

Chapitre 2 : La fin de la garantie : les responsabilités des parties

Dans ce dernier chapitre, il sera question dans un premier temps d'appréhender des hypothèses dans lesquelles les marchandises, arrivées à destination sont soit avariées totalement ou partiellement, soit en retard. La livraison ne se passe alors pas sans incidences ; elle est contentieuse. De plus, la responsabilité du destinataire ou du réceptionnaire de la marchandise est engagée lorsqu'à la livraison il manque à certaines obligations prévues au contrat d'assurance (Section 1).

La deuxième section du chapitre sera consacrée aux perspectives d'avenir de l'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer (Section 2) ; c'est-à-dire faire un état des lieux général des règles de Règles de Rotterdam, penser à l'au-delà des Règles de Rotterdam d'une part, et tourner aussi la réflexion vers l'avenir du transport maritime, la place de l'assurance maritime dans un monde de plus en plus robotisé en l'occurrence les questions de responsabilité, d'autre part.

Section 1 : Livraison contentieuse et responsabilité

Si la réception et la livraison peuvent dans certaines situations coïncider, elles ne le sont pas toujours. En matière de vente on parle de livraison lorsque le transfert des risques a lieu du vendeur à l'acheteur, la réception intervient plus tard avec la mise en possession effective de l'acheteur, en transport par contre, c'est la réception qui consacre la livraison, cette dernière incarnant la fin de la garantie d'assurance. Ainsi, des incidents peuvent avoir lieu à la livraison (I) ; des incidents susceptibles de résulter de la faute du transporteur ou de tout autre responsable. De même la responsabilité de l'assuré peut être aussi engagée si à la réception, son représentant ou ses ayants droits ne respectent pas les diligences à faire en cas de sinistre (II).

Paragraphe 1 : Des incidents à la livraison et fin de garantie

La fin de la garantie ne se passe toujours pas sans incidence. Les marchandises peuvent arriver à destination en retard ou avariées partiellement ou totalement (A), ces différents incidents peuvent amener le destinataire ou le réceptionnaire de la marchandise à un refus de prendre la livraison (B).

A/ Retard, perte totale ou perte partielle des marchandises

Pour combattre la présomption de livraison conforme²⁶³ et conserver ses recours contre le transporteur maritime, le réceptionnaire doit faire toute diligences au cas où l'état et/ou la quantité de la marchandise reçue ne correspond pas à ce qui est prévu au connaissement²⁶⁴.

Mais les mesures conservatoires à prendre seront différentes selon que la marchandise a subi :

- un retard

²⁶³. D. n° 66-1078, 31 déc. 1996, art. 57 ; Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3.6 ; règles de Hambourg 31 mars 1978, art. 19 ; règles de Rotterdam, art. 23, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 715.

²⁶⁴. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 715.

- une perte totale
- des avaries ou pertes partielles

Reprenons d’abord successivement ces trois incidents relatifs à la livraison.

Le retard n’est évoqué ni par la loi française, ni par la convention de Bruxelles de 1924. Cette dernière mentionne dans son article 4.5. les « dommages causés aux marchandises ou *les concernant* », ce qui dans une conception extensive, peut être assimilé au préjudice résultant d’un retard ²⁶⁵. Ceci dit , s’il veut engager la responsabilité du transporteur maritime pour retard, le réceptionnaire doit , sauf dispense lui adresser une « mise en demeure de livrer », formalité requise par l’article 1146 du code civil, devenu l’article 1231 du code civil ²⁶⁶ qui prend tout son sens en raison du mode utilisé ²⁶⁷.

A ce titre l’émission de réserves pour retard à la livraison ne mentionne aucune échéance précise, ne constitue pas une mise en demeure ²⁶⁸.

Les règles de Hambourg : elles réservent au retard un traitement particulier : à défaut d’avis écrit adressé dans les soixante jours suivants la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée, aucune réparation n’est due. Il s’agit là d’une véritable forclusion, c’est-à-dire une fin de non-recevoir éteignant l’action (Règles de Hambourg, 31 mars 1978, art. 19, § 5).

Règles de Rotterdam : elles comportent une disposition analogue mais fixent à vingt et un jours le délai pendant lequel cet avis doit être adressé (Règles de Rotterdam, art. 23, § 4) – un parallèle pouvant là être fait avec la convention internationale routière dite CMR.

Les facultés peuvent être totalement avariées à destination ; il s’agit de la perte totale.

En cas de perte totale et en absence de disposition légales. Le destinataire n’a aucune formalité à accomplir pour qu’il n’y a pas eu livraison. La prise de réserves n’est pas nécessaire, il lui appartient juste de faire valoir ses droits dans le délai de prescription ²⁶⁹.

Bien que les textes ne subordonnent pas le droit d’action du destinataire à l’exigence d’une mise en demeure de livrer restée sans effet, pour certains auteurs, elle paraît s’imposer comme constituant le droit commun de la responsabilité contractuelle. Reste qu’à notre connaissance, il n’y a pas de jurisprudence sur ce point ²⁷⁰.

²⁶⁵. Cass. com. 29 mai 1990, n°88-16.441, BTL 1990, p. 585, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 716.

²⁶⁶. CA. Rouen, 2^e ch., 1^{er} mars 2007, n°06/00227, Le continent et a. c/DSR Senator Lines et a., BTL 2007, p. 465 ; T. com. Rouen, 31 août 1951, DMF 52, p. 4 ; sur la forme et le moment où cette mise en demeure doit être notifiée, voir Le Lamy transport tome 1, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 716.

²⁶⁷. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 716.

²⁶⁸. CA. Rouen, 2^e ch., 1^{er} mars 2007, n° 06/00227, précité, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 716.

²⁶⁹. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 717.

²⁷⁰. Id.

Précisons que, selon le doyen Rodière, « il y a perte totale quand, à destination, le transporteur n'est à même de délivrer à l'ayant droit aucun élément de la marchandise qu'il a prise en charge »²⁷¹.

Pour sa part, s'agissant d'un conteneur de marchandises en groupage, la cour d'appel de Rouen a pu considérer que « l'appréciation du caractère total ou partiel de la perte s'apprécie en fonction du réceptionnaire désigné au connaissement, et non en considération de chacun des destinataires finaux de chacune des marchandises »²⁷².

Enfin, contrairement aux pertes totales, les marchandises peuvent arrivées et avariées en partie : ce sont des pertes partielles.

En cas d'avaries ou de pertes partielles, le réceptionnaire doit émettre des réserves écrites. Les différents textes opèrent une distinction entre dommages apparents et dommages non apparents, sans toutefois les définir²⁷³.

En l'absence de critère objectif, on peut retenir qu'un dommage est apparent « lorsque, au moment de la délivrance, le réceptionnaire peut s'en rendre compte par un examen rapide, mais cependant suffisant, à l'aide des sens dont chacun dispose »²⁷⁴.

Cependant, pour être valable les réserves doivent être écrites, précises et motivées

Qu'il s'agisse de dommages apparents ou de dommages non apparents, la loi française et la Convention de Bruxelles imposent simplement des réserves écrites. Leur notification par lettre recommandée n'est pas exigée, mais elle constitue, pour le réceptionnaire, le meilleur moyen d'éviter toute contestation ultérieure sur leur réalité ou leur date²⁷⁵. La date à prendre en considération est celle apposée par La Poste sur l'enveloppe²⁷⁶.

L'article 3-6 de la Convention de Bruxelles de 1924 exige un avis des pertes ou dommages et de leur nature générale, mais il ne parle nullement de réserves précises et motivées : c'est en fait la jurisprudence qui les requiert. En leur absence, le destinataire peut renverser la présomption de livraison conforme par tous moyens, les juges exigeant la preuve de l'existence des dommages et de leur antériorité à la remise, condition non évoquée expressément par ladite Convention²⁷⁷.

²⁷¹. Rodière R., *Traité général de droit maritime*, tome II, no 598, Dalloz, 1968, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 717.

²⁷². CA. Rouen, 28 févr. 2002, n° 99/04794, WSA Lines c/ Mitsui Osk Lines Ltd. ; Tilche M., « Groupage, perte partielle ou totale ? », BTL 2002, p. 365, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 717.

²⁷³. Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 3, § 6 ; Conv. Hambourg 31 mars 1978, art. 19 ; Règles de Rotterdam, art. 23 ; C. transp., art. R. 5422-24, ex-D. n° 66-1078, 31 déc. 1966, art. 57, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 718.

²⁷⁴. CA. Nouméa, 27 avr. 2006, no 05/5, Socatrans c/ Pacific Réfrigération et a., BTL 2007, p. 337 ; CA. Paris, 9 juill. 1959, DMF 1959, p. 680, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 718.

²⁷⁵. CA. Paris, 20 juin 1951, DMF 1952, p. 145, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 722.

²⁷⁶. CA. Aix-en-Provence, 12 juin 2014, n° 12/17554, MSC c/ Covea Fleet, in *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 722.

²⁷⁷. *Le Lamy transport, bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 723.

B/ Refus de réception et fin de la garantie

Lors de l'exécution du contrat de transport, divers incidents peuvent survenir, les uns entraînant des avaries aux marchandises, les autres retardant l'acheminement et la livraison des marchandises à destination. Ainsi lorsque des marchandises lui parviennent avariées ou en retard, le destinataire peut être tenté de les refuser, c'est-à-dire de ne point les accepter à la livraison et donc de les *laisser pour le compte au transporteur*.

Le laissé-pour-compte est assez peu fréquent en transport maritime. Cette pratique, qui consiste à refuser de prendre livraison des marchandises, est cependant admise. Mode d'indemnisation forfaitaire, le *laissé-pour-compte* constitue un moyen de réparation amiable lorsque la marchandise transportée ne présente plus d'intérêt pour le destinataire en raison d'avaries survenues au cours du transport ou, encore, dues à un retard dans la livraison ²⁷⁸.

Le laissé-pour-compte est parfois qualifié de faculté de résiliation unilatérale reconnue aux intérêts de la cargaison qui consiste à abandonner au transporteur la marchandise très endommagée pour obtenir en contrepartie l'intégralité de sa valeur ²⁷⁹. On rappellera que la pratique du laissé pour compte est depuis longtemps admise ²⁸⁰.

Il est important d'exposer ici que la nature juridique du laissé pour compte est assez discutée.

JOSSERAND considérait que ce n'était autre chose qu'une résolution du contrat. Plus évidemment c'est "la résiliation unilatérale que le droit accorde au créancier d'une obligation contractuelle en cas d'urgence ou devant un manquement contractuel grave"²⁸¹.

Pour le doyen RODIERE, il s'agit en réalité d'un mode de réparation en argent. C'est un procédé exceptionnel de fixation des dommages et intérêts ²⁸². On comprend dès lors que le juge en use avec modération, pour éviter que l'opération ne déguise le repentir d'un destinataire qui voudrait se dégager d'un achat malencontreux ²⁸³.

Ainsi, lorsque le transporteur a délivré un connaissement dont les spécifications ne correspondent pas aux marques des colis chargés, le destinataire peut-il « laisser pour compte » la marchandise s'il estime ne pas en avoir l'utilisation normale, la marchandise n'étant pas celle qu'il avait commandée, achetée et payée ²⁸⁴.

²⁷⁸. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

²⁷⁹. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 735.

²⁸⁰. Cass. com. 8 oct. 1996, DMF 1997, HS 1, n° 90, D. 1996. IR 236, in Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e éd., 2014, no 735.

²⁸¹. Ph. Delbercq, note sous Cass. com. 8 oct. 1996, navire *Lime Bay*, DMF 1997, 177, in J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 488.

²⁸². Cass. com. 18 mars 1969, D 1969, 66, note RODIERE, in J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 488.

²⁸³. R. Rodière, Droit des transports, n°551, in J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 489.

²⁸⁴. CA. Rouen, 16 janv. 1970, Rigrains c/ Chargeurs réunis, DMF 1970, p. 272, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

De même, à la suite de la décongélation d'une partie importante de la cargaison, le destinataire est fondé à refuser l'ensemble du chargement ²⁸⁵.

Lorsqu'une marchandise annoncée comme perdue (certificat de perte émanant du transporteur maritime à l'appui) est retrouvée quelque six mois plus tard, il y a bien laissé-pour-compte, la marchandise en question ne présentant plus le même intérêt pour son destinataire ²⁸⁶.

Mais le refus de prendre livraison par le destinataire ne rend pas pour autant le transporteur propriétaire de la marchandise. Il commet donc une faute en vendant à *vil prix*, sans avis préalable à quiconque, une marchandise qui ne lui appartient pas ²⁸⁷.

Le transporteur doit également répondre de la détérioration ultérieure de l'état de la marchandise ²⁸⁸.

Paragraphe 2 : Les sanctions de l'inexécution des obligations de gestion de sinistres

Plusieurs sanctions sont prévues en cas de non-respect des obligations en cas de sinistre, mais la principale reste la déchéance de droit à indemnité (A) qu'in verra dans un premier temps avant de parler aussi de la réduction de l'indemnité d'assurance (B) très rapidement.

A/ La déchéance de la garantie d'assurance

La déchéance se définit comme la perte par l'assuré de son droit à indemnité pour cause de non-respect des obligations que lui imposait la police d'assurance en cas de sinistre ²⁸⁹.

C'est la sanction de l'inexécution des obligations de l'assuré après le sinistre. Ainsi, de par sa finalité, la déchéance suppose que le droit à garantie est d'abord né de l'assurance du sinistre, puis perdu ensuite par la faute de l'assuré ²⁹⁰.

D'une manière générale la déchéance est toujours une sanction conventionnelle, la loi n'édicte pas de cas de déchéance. Les conditions de validité des clauses de déchéance sont toutefois définies très strictement par la loi. Ainsi quant à sa forme, la clause de déchéance doit être spéciale, claire et précise. Elle doit indiquer clairement que la déchéance est la sanction spécifique de telle ou telle obligation, afin que l'assuré sache exactement ce qu'il encourt en ne l'exécutant pas ²⁹¹. Dès lors une clause ambiguë ou équivoque serait interprétée en faveur de l'assuré, l'assureur étant le rédacteur du contrat. De plus il est exigé que la clause de déchéance soit mentionnée en caractère très apparente ²⁹².

²⁸⁵. CA. Aix-en-Provence, 19 mars 1985, no 82/2963, Cotunav c/ Via Assurance et a., in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

²⁸⁶. Cass. com., 8 oct. 1996, n° 94-18.430, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

²⁸⁷. Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

²⁸⁸. Cass. com., 3 avr. 2001, n° 98-19.839, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 644.

²⁸⁹. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 480.

²⁹⁰. Id.

²⁹¹. Id.

²⁹². Id. p. 481

Sur le fond la condition exigée par la loi est l'existence d'un préjudice causé à l'assureur. Ainsi, l'assureur ne peut invoquer la déchéance que s'il établit que la faute de l'assuré lui a causée un préjudice ²⁹³.

La déchéance peut donc être invoquée par l'assureur à l'encontre de l'assuré dans principalement deux hypothèses à savoir :

- Le non-respect de l'obligation de sauvegarder les recours de l'assureur : cette faute est toujours sanctionnée par une clause de déchéance dans la police, bien qu'aujourd'hui la clause ne soit même plus nécessaire, puisque l'article L121-2, alinéa 2 du code des assurances dispose que "l'assureur peut être déchargé en tout ou en partie, de sa responsabilité envers l'assuré (c'est-à-dire de la garantie), quand la subrogation ne peut plus, par le fait de l'assuré, s'opérer en faveur de l'assureur". L'assuré sera donc déchu de son droit à garantie dans la mesure où il aura rendu inefficace le recours de l'assureur contre le tiers responsable, notamment le transporteur ²⁹⁴.
- Le non-respect de l'obligation de sauvetage ou de conservation de la marchandise : l'inobservation de l'obligation stipulée dans la police de prendre toutes les mesures utiles pour sauvegarder peut entraîner, pour l'assuré, la perte du droit à garantie comme l'a affirmé la cour d'appel d'Aix-en Provence²⁹⁵

Le fait pour l'assuré de ne pas demander l'intervention de l'expert dans les conditions prévues par la police entraîne habituellement l'irrecevabilité de la réclamation et la jurisprudence applique strictement la sanction. Signalons cependant un arrêt de la cour d'appel de Colmar n'appliquant pas la déchéance du droit à garantie pour saisine tardive du commissaire d'avaries ²⁹⁶.

A cela deux raisons. D'une part, selon les magistrats, l'article 17 de l'imprimé, en ce qu'il ne fait pas l'objet d'une « typographie particulière qui le met en relief » n'est pas conforme à l'article L112-4 du code des assurances qui prévoit que les clauses des polices édictant des déchéances ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents. D'autre part, le retard de deux jours apporté à la saisine du commissaire aux avaries n'a entraîné aucun préjudice pour l'assureur et l'article L 113-2 du code des assurances prévoyait expressément cette situation, la négligence de l'assuré est en définitive couverte ²⁹⁷.

Si sur le premier point, on peut être d'accord car le contenu de l'article 17, figurant intégralement en gras ne se détache sans doute pas suffisamment (mieux vaut utiliser cette mise en valeur avec parcimonie), la seconde affirmation appelle une remarque. Il convient, en effet, d'observer qu'à la stricte lecture du code précité, l'article L113-2 ne concerne pas l'assurance maritime. Il n'en reste pas moins que la doctrine estime que les assureurs maritimes devraient

²⁹³. Id.

²⁹⁴. Id.

²⁹⁵. CA. Aix-en Provence 2^o ch. 11 déc. 1984, la préservatrice c/ IFA Dubert. ; voir également C.A. Aix-en-Provence 10 janv. 1962, BT 1962 p. 274, in J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 482.

²⁹⁶. CA. Colmar, 27 juin 2001, n°630/2001, Helvetia c/ Roquette, BTL 2001, p. 624, in Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 523.

²⁹⁷. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 523.

faire preuve de discernement et ne pas utiliser cette déchéance de manière systématique ²⁹⁸. D'autres sanctions existent comme la réduction de l'indemnité par exemple.

B/ La réduction de l'indemnité

La sanction encourue par l'assuré en cas de manquement aux diligences qui lui sont imposées par la police d'assurance n'est pas toujours une non garantie. En effet l'omission ou la déclaration inexacte de la part de l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie, n'entraîne pas la nullité de l'assurance. Il en est de même pour les autres obligations (telle que l'obligation de sauvegarde ou l'obligation de conservation des recours de l'assureur) requises de l'assuré lorsque leur inobservation n'entraîne pas pour l'assureur de grave conséquences. La sanction subsidiaire dans ces cas est la réduction de l'indemnité d'assurance consacrée par la « règle proportionnelle » ²⁹⁹.

L'article 18 de la police française d'assurance maritime sur facultés « Garantie Tous Risques » prévoit que « l'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, (...), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ... », l'obligation de l'article 14 de la police d'assurance est d'« apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises » et la prise des « mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes », quant à l'obligation de l'article 16, il s'agit de celle de « prendre toutes les dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous les autres responsables ».

La protection des assureurs est alors assurée par la menace de sanctions susceptibles d'atteindre l'assuré qui ferait preuve de négligence ou dont l'inertie serait motivée par les relations commerciales qu'il entretiendrait avec le responsable. Selon l'article L. 172-23, alinéa 2, du Code des assurances (qui n'est pas d'ordre public), l'assuré est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de ses obligations résultant de sa faute ou de sa négligence. Des dommages et intérêts peuvent lui être alloués. De même, les polices prévoient une réduction de l'indemnité proportionnellement au préjudice qui a été causé à l'assureur³⁰⁰.

Par exemple, est fautif l'assuré qui a omis d'appeler le transporteur à l'expertise, celle-ci lui étant donc inopposable ³⁰¹. Toutefois, l'assuré peut toujours démontrer que sa négligence n'a pas

²⁹⁸. Voir en ce sens Lureau P., Olive P., commentaire de la police française d'assurance maritime sur facultés, LGDJ 1952, p. 165, Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 523, Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 523.

²⁹⁹. J. D. Akpaca. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, 1992, p. 482.

³⁰⁰. Police "facultés", art. 18. – T. com. Lyon, 19 juin 1969 : JCP G 1970, II, 16170, note de M. de Juglart et E. du Pontavice, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, *op. cit.*, n° 50.

³⁰¹. CA. Montpellier, 17 nov. 1976 : DMF 1977, p. 343, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, *op. cit.*, n° 50.

causé de préjudice à l'assureur, en établissant notamment que le recours non conservé contre un tiers n'aurait pu aboutir ³⁰².

En général, jusque-là, nous venons de faire l'exposé de ce qui est, mais que nous réserve l'avenir des assurances maritimes dans les jours futurs ?

Section 2 : Les perspectives de l'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer

Les Règles de Rotterdam (I) ; constituent incontestablement, la perspective immédiate des assurances maritimes puisqu'elles traitent comme jamais les nouveaux enjeux que connaît la matière et la plupart de ses règles sont d'ores et déjà appliquées dans la pratique, même si la convention elle-même n'a jamais pu entrer en vigueur.

Après de multiples d'autres défis contemporains se dressent à l'horizon des assurances maritimes, c'est pourquoi, il faut faire en fin des comptes un état des lieux des assurances transports maritimes (II).

Paragraphe 1 : Les Règles de Rotterdam

Les Règles de Hambourg marquent une étape dans l'évolution des rapports entre chargeurs et transporteurs. Elles peuvent déjà apparaître comme dépassées technologiquement et juridiquement. C'est pourquoi la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a demandée, en 2001, à un groupe de travail spécialisé d'élaborer « un instrument législatif portant sur des questions liées au transport international de marchandises » ³⁰³.

La CNUDCI a adoptée, le 11 décembre 2008, le « projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ».

Elle a ainsi :

- officiellement adoptée la « Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer » ;
- autorisée la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature le 23 septembre 2009 à Rotterdam ;
- recommandée que les règles fixées dans la Convention soient connues désormais sous le nom de « Règles de Rotterdam » ³⁰⁴.

Parmi les 24 États signataires, on note la France, les États-Unis, les pays scandinaves. Il est prévu que la Convention entrera en vigueur un an après la ratification d'au moins 20 États. Au mois de décembre 2019, seuls l'Espagne (19 janvier 2011), le Togo (17 juillet 2012), le Congo

³⁰² . T. com. Seine, 7 avr. 1965 : DMF 1966, somm. 627, in F. Turgne, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JCl. Resp. civ. et assur., Fasc. 991, 2014, op. cit., n° 50.

³⁰³ . Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 520.

³⁰⁴ . Id.

(28 janvier 2014), le Cameroun (11 octobre 2017), enfin le Bénin (7 novembre 2019) ont procédé à la ratification³⁰⁵.

Depuis son adoption, la nouvelle Convention des Nations Unies est diversement appréciée dans les milieux d'affaires, tant les attentes des professionnels sont divergentes.

Pour le professeur Philippe DELBERCQUE, « ...le texte n'a pas d'ambition théorique : les questions posées par l'opération de transport de marchandises sont traitées les unes après les autres, « step by step » avec un souci éminemment pratique »³⁰⁶, c'est donc indéniablement un texte novateur dont les forces résident dans le fait qu'ils « comblent certaines lacunes des Règles de La Haye Visby et dépassent les quelques ambiguïtés des Règles de Hambourg ».

Il ne s'agira pas ici de traiter de tous les apports des Règles de Rotterdam ; ce qui nous éloignerait du sujet mais d'en exposer quelques-uns qui s'en rapportent (A) dans un premier temps, avant de soulever ses faiblesses et ses chances d'entrée en vigueur (B) dans un second temps.

A/ Apports des Règles de Rotterdam

Selon la Convention de Bruxelles de 1924 (...), le contrat de transport maritime s'étend « *du chargement des marchandises sur navire au port d'embarquement à leur déchargement du navire au port de destination* ». C'est le principe du sectionnement juridique du transport international en trois phases, la Convention ne couvrant que la phase purement maritime de « sous palan à sous palan », les phases de pré et de post acheminement terrestre étant soumises au droit terrestre national. Pour délimiter l'étendue du contrat de transport maritime, les Règles de Hambourg de 1978 introduisent quant à elles, les notions de prise en charge et de livraison qui peuvent être antérieures au chargement ou postérieures au déchargement. Dans tous les cas, ces opérations interviennent dans les périmètres portuaires de départ et d'arrivée. Ces deux Conventions restent donc des Conventions maritimes de « port à port »³⁰⁷.

D'abord, les Règles de Rotterdam ont l'avantage de permettre aux parties de conclure un contrat de transport maritime de « port à port », tout en leur donnant la possibilité de conclure un contrat intégrant les phases de pré et de post acheminement terrestre. Il s'agit donc d'une Convention permettant le « porte à porte » ; ce qui est conforme à l'esprit des incoterms multimodaux avec prise en charge des marchandises par le transporteur maritime en tout lieu autre que, à quai ou « bord navire » au port d'embarquement. D'un point de vue géographique, cette Convention est donc plus souple que ces devancières. D'où le concept du maritime « plus » des Règles de Rotterdam ou transport multimodal « transmaritime ». En résumé, la nouvelle Convention de 2009 s'applique aux contrats de transport international par mer et peut prévoir simultanément un autre mode de transport. Cependant, l'absence du segment maritime ne permet pas d'appliquer ce nouveau texte³⁰⁸.

³⁰⁵. Id.

³⁰⁶. Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, via <https://www.slideshare.net/rabahparadise2/delebecque-rgles-de-rotterdam-hambourg>, consulté le 17 juillet 2020 à 7h 32min.

³⁰⁷. B. Bamba, La liberté contractuelle : instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ?, DMF 2015.

³⁰⁸. Id.

Ensuite, les règles introduisent un grand nombre de nouvelles définitions et il est important d'en garder quatre à l'esprit (...). La première nouvelle définition importante est le « transport de ligne » (article 1er, paragraphe 3). Cette définition englobe les services d'expédition fournis conformément aux calendriers publiés et couvrira donc la plupart des conteneurs, ro-ro, transport de voiture et expédition en vrac avec interruption programmée. L'inverse de « transport de ligne » est « transport non de ligne » (article 1er, paragraphe 4). Il s'agit de la deuxième nouvelle définition et couvrira principalement les services de tramp³⁰⁹.

La troisième nouvelle définition est le « contrat de volume », qui est défini comme « un contrat de transport qui prévoit le transport d'une quantité spécifiée de marchandises dans une série d'envois pendant une période convenue. La spécification de la quantité peut comprendre un minimum, un maximum ou une certaine fourchette » (article 1er, paragraphe 2). La définition est suffisamment large pour couvrir les accords de service de transport conclus par les compagnies de transport de conteneurs avec les supermarchés et les fabricants (c'est-à-dire le transport maritime régulier) et les contrats d'affrètement à long terme conclus entre les armateurs en vrac et les maisons de marchandises (c'est-à-dire le transport non maritime)³¹⁰.

La quatrième nouvelle définition à considérer est « partie exécutante maritime » (article 1er, paragraphe 7). Cette définition couvre les sous-traitants du transporteur qui effectuent exclusivement leurs services entre le moment où les marchandises arrivent au port de chargement et quittent le port de déchargement. La définition englobera donc les armateurs qui affrètent leurs navires à des opérateurs de navires qui émettent des factures d'opérateur, des opérateurs fournissant de l'espace à d'autres opérateurs dans le cadre d'alliances / consortiums / créneaux horaires, des opérateurs de navires de ravitaillement et des opérateurs de terminaux. Cependant, il couvrira rarement les transporteurs intérieurs tels que les fournisseurs de services routiers ou ferroviaires, comme expliqué ci-dessous³¹¹.

De plus sur la question du régime de responsabilité, les Règles de Rotterdam ont un triple avantage sur les Règles de Hambourg. Elles élargissent le domaine de la responsabilité du transporteur, déterminent plus précisément les acteurs d'une éventuelle responsabilité et traitent de nouvelles questions³¹².

Quant à la durée de la responsabilité, les Règles de Hambourg la cantonnent à la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement et définissent cette période par rapport à la prise en charge et à la livraison. Toutefois, elles laissent aux parties la possibilité d'aménager la livraison (art. 4.2.b.ii) et donc de convenir que celle-ci interviendra avant même le déchargement des marchandises (cf. livraison dans les cales), solution très, sinon trop favorable à l'armateur. Les Règles de Rotterdam sont à cet égard plus opportunes, car elles condamnent toutes les clauses stipulant une réception postérieure au chargement ou une livraison antérieure au déchargement (art. 12-3)³¹³.

³⁰⁹. C. Neame et a., Royaume-Uni: quel impact les règles de Rotterdam auront-elles sur les propriétaires de navires ?, via www.mondaq.com, consulté le 17 juillet 2020 à 6 h 20 min.

³¹⁰. Id.

³¹¹. Id.

³¹². Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, via <https://www.slideshare.net/rabahparadise2/delebecque-rgles-de-rotterdam-hambourg>, consulté le 17 juillet 2020 à 7h 32 min.

³¹³. Id.

Les acteurs de la responsabilité sont également mieux identifiés. Dans les Règles de Hambourg, le transporteur désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un chargeur (art. 1.1). Les Règles de Rotterdam sont plus directes en considérant que le transporteur désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur (art. 1.5). En outre, et surtout, elles s'attachent à identifier le transporteur lorsque le document contractuel ne le permet pas, en présumant que le propriétaire du navire prend la qualité de transporteur (art. 37-2). La solution qui ne doit pas être comprise de façon systématique rejoint celle retenue par la jurisprudence française³¹⁴.

Dans les Règles de Hambourg, le transporteur substitué, défini comme toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises est confiée (art. 1.2), obéit au même régime que le transporteur contractuel (art. 11), ce qui n'est que logique et s'inscrit dans la théorie bien comprise des groupes de contrats. Les Règles de Rotterdam vont beaucoup plus loin en intégrant dans le cercle des personnes responsables la partie exécutante maritime (art.1-7 ;19), c'est-à-dire en fait le transporteur sous-traitant, l'entrepreneur de manutention, voire le consignataire du navire. Le droit français (cf. loi du 18 juin 1966) avait lui-même amorcé ce mouvement en soumettant les entreprises de manutention au même statut que celui du transporteur maritime : il est ici prolongé et empreint de la même cohérence³¹⁵.

Le statut des autres parties au contrat de transport est également mieux cerné. Dans les Règles de Hambourg, le chargeur, au demeurant largement défini (cf. art. 1.3), est l'objet de deux dispositions centrées sur sa seule responsabilité (art. 12 et 13). Dans les Règles Rotterdam, les textes s'adressent au chargeur proprement dit (art. 1.8), mais aussi au chargeur documentaire, c'est-à-dire à la personne qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport (art.1.9 ; égal. art.33), soit en pratique le vendeur FOB³¹⁶. Les textes déterminent ensuite avec une relative précision les obligations du chargeur envers le transporteur (art. 27 s.) et en déduisent des conséquences sur la responsabilité dudit chargeur. Ces dispositions clarifient la situation du chargeur et en font un personnage responsable dûment impliqué dans l'opération de transport. Prévoir, notamment, que le chargeur a l'obligation de « remettre les marchandises prêtes pour le transport » et les remettre dans un état tel qu'elles résisteront au transport convenu et ne causeront pas de dommage aux personnes ni aux biens, ne manque pas, semble-t-il, de pertinence³¹⁷.

Le destinataire, de son côté, fait l'objet d'un peu plus d'attention que dans les Règles de Hambourg où il était simplement visé (art.1-4). Les Règles Rotterdam voient dans le destinataire le consignataire, mais aussi le holder (art.1.11) et surtout précisent que ce holder (ce porteur qui n'a pas la qualité de chargeur) est soumis à toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu du contrat de transport dès l'instant qu'il entend se prévaloir d'un droit découlant de ce contrat (art. 58). S'il n'a pas été possible de faire admettre l'idée que le destinataire avait vocation à devenir partie au contrat de transport¹³, les Règles de Rotterdam n'ignorent pas pour autant le personnage et lui ont même réservé une disposition à notre sens fondamentale qui pourra cependant soulever des difficultés d'interprétation³¹⁸.

³¹⁴. Id.

³¹⁵. Id.

³¹⁶. Terme d'incoterms signifiant « Free On Bord ».

³¹⁷. Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, via <https://www.slideshare.net/rabahparadise2/delebecque-rgles-de-rotterdam-hambourg>, consulté le 17 juillet 2020 à 7h 32 min.

³¹⁸. Id.

Entre autre, en ce qui concerne le pré et post rail, les Règles de La Haye et de La Haye-Visby étaient des conventions de lutte contre plaquage. Il était donc loisible aux propriétaires d'exclure toute responsabilité avant ou après le transport maritime du navire ³¹⁹.

Les Règles de Rotterdam, cependant, vont beaucoup plus loin et (...) rendent le transporteur responsable du transport maritime, de la manutention des terminaux et du transport intérieur (dans les contrats multimodaux) exactement de la même manière ³²⁰.

La durée de la responsabilité du transporteur commence de la période débutant à la réception des marchandises pour s'achever à la livraison (art. 12-1). Toute clause contraire est réputée non écrite (art. 12, § 3).

Les apports des Règles de Rotterdam traités ne sont peut-être pas exhaustifs, mais témoignent qu'elles ont de redoutables forces mais aussi des faiblesses.

B/ Faiblesses et chance d'entrée en vigueur

Le principal grief fait aux Règles de Rotterdam par ses fossoyeurs porte sur son extrême complexité. Il est en effet, reproché à la nouvelle convention d'être éminemment prolix, « verbeuse » (96 articles contre 10 dans les Règles de La Haye et 34 dans les Règles de Hambourg), de manquer de rigueur rédactionnelle, précisément de comporter de nombreux renvois successifs et parfois croisés, des exceptions et exceptions aux exceptions, de nombreux paragraphes souvent suivis de sous-paragraphes, des définitions négatives, lesquels rendent malaisée la compréhension du texte, même chez les initiés ³²¹.

Ces imperfections rédactionnelles s'observent particulièrement au niveau :

- du régime de responsabilité du transporteur maritime (qui nous intéressera particulièrement) ;
- du régime du contrat de volume où l'on note une hypertrophie de la liberté contractuelle ;

³¹⁹. C. Neame et a., Royaume-Uni: quel impact les règles de Rotterdam auront-elles sur les propriétaires de navires ? , via www.mondaq.com, consulté le 17 juillet 2020 à 6 h 20 min.

³²⁰. Id.

³²¹. Pour le prof. Ph. Delebecque, « *la méthodologie et la terminologie de la nouvelle convention sont parfois déroutantes pour un juriste de droit civil. Certaines définitions sont de pures tautologies (art. 1-4 ; art. 1-30) et la structure du texte n'est pas très logique* ». Voir : « La Convention sur les contrats de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : « a civil law perspective » », in *DMF* 2009, pp. 335 et ss., notamm. p. 337. Dans la même veine : P. Bonassies, Règles de Rotterdam, in *DMF* 2010, H. S. n° 14, p. 7, n° 1, *in fine*, qui reconnaît, au final, que « *c'est là aujourd'hui le destin de très nombreux textes juridiques, et en particulier des conventions internationales* » ; L. Fedi, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *op. cit.*, pp. 15 et ss., notamm. p. 18. Pour cet auteur, « *la lecture globale de cette convention donne le mal de mer* » ; Ph. Bonnevie, Ph. Bonnevie, Présentation de la position des chargeurs sur les Règles de Rotterdam, exposé présenté au colloque de Marseille des 20 et 21 mai 2010, in *Annales IMTM* 2010, pp. 173 et ss., notamm. p. 177, qui pense que « *ce document est complexe, mal rédigé, difficile à lire (même pour des juristes experts)* » ; J. Nguéné Nteppé, *op. cit.*, pour qui la « *prolixité du nouveau texte - lequel constitue un « gigantesque corpus de 96 articles amplement développés au sein de 18 chapitres* » - rend globalement difficile son exploitation et sa compréhension « *..., sans compter la multiplication des exceptions aux principes posés* », *puisque « une règle peut être énoncée dans une page donnée et son contraire immédiatement après ou plusieurs pages plus loin, donnant le sentiment que le texte est émaillé de pièges pour ses destinataires* », in G. Ngamkan, Les « Règles de Rotterdam » : *le point de vue d'un avocat maritime africain*, *DMF* 2014 (2^{de} partie).

- des règles sur la compétence juridictionnelle et l'arbitrage.

Ce régime est probablement l'un des aspects les plus importants de la Convention ; ce qui explique du reste que la question ait été âprement discutée au sein du Groupe de travail de la CNUDCI (*UNCITRAL Working Group*). Ce régime est consacré par l'article 17 de la Convention, lequel confine à un véritable patchwork alliant présomption de faute, présomption de responsabilité et faute prouvée, et faisant peser le fardeau de la preuve tantôt sur les épaules du chargeur, tantôt sur celles du transporteur, les deux parties pouvant se renvoyer mutuellement la balle ; ce qui a fait dire à certains commentateurs que le régime de responsabilité du transporteur ressemblait à une véritable partie de « *ping-pong juridique* ».

En effet, d'après ce texte, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué s'est produit pendant que les marchandises se trouvaient sous la garde du transporteur, c'est-à-dire depuis leur réception jusqu'à leur livraison. Le transporteur peut néanmoins faire tomber, totalement ou partiellement, cette présomption qui l'accable en démontrant, premièrement, que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à celle d'un de ses préposés ou d'une partie exécutante (art. 17 § 2). A défaut d'établir son absence de faute, le transporteur a la possibilité de démontrer, pour se dédouaner, que la perte, le dommage ou le retard provient, en tout ou partie, de l'un ou plusieurs des événements ou circonstances énumérés à l'article 17 § 3, litt. a) à o) (grèves, incendie à bord du navire, actes ou omissions du chargeur, insuffisance ou défectuosité de l'emballage, sauvetage ou tentative de sauvetage de vie en mer, mesures raisonnables visant à éviter un dommage à l'environnement...).

Même dans l'hypothèse où le transporteur réussit le pari de rapporter l'une des preuves attendues de lui, sa responsabilité sera derechef engagée si l'ayant droit à la marchandise établit que :

- la faute du transporteur, de l'un de ses préposés ou d'une partie exécutante a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué (art. 17 § 4, litt. a) ;
- un événement ou une circonstance non mentionnée ci-devant à l'article 17 § 3, litt. a) à o) a contribué à la perte, au dommage ou au retard, par exemple que le dommage était dû à la manutention des marchandises par le transporteur, et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute d'un de ses préposés ou d'une partie exécutante (art. 17 § 4, litt. b).

L'ayant droit à la marchandise peut encore remettre en jeu la responsabilité du transporteur en prouvant que la perte, le dommage ou le retard était effectivement ou probablement causé par le fait que le navire n'était pas en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné ou que les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés, ni en bon état pour leur réception, transport et conservation (art. 17 § 5, litt. a).

Enfin, le transporteur demeure responsable s'il ne peut prouver que :

- la perte, le dommage ou le retard ne procède pas du mauvais état de navigabilité, de l'armement, de l'équipage et de l'approvisionnement inadaptés du navire ou du caractère inapproprié des cales ou des conteneurs fournis par le transporteur ;
- il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage...

D'aucuns sont montés au créneau pour dénoncer énergiquement la complexité de ce régime, lequel, à travers les quinze cas exceptés à la responsabilité du transporteur, constitue un retour en arrière vers les Règles de La Haye du début du XX^e siècle, confirmant de la sorte « *tout le poids de la tradition du droit maritime* »³²².

Ces règles ont vocation à inclure les contrats de volume (c'est-à-dire les contrats de transport prévoyant « le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pour une durée convenue »). Or, l'article 80 sur le contrat de volume est source de différends : « Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière. » Cette disposition introduit des incertitudes sur la portée de ce régime entièrement dérogatoire. Et, de fait, le principal reproche s'adresse à ces « clauses de non-responsabilité autorisées de façon quasi illimitée » (selon l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret, l'AUTF). Telle quelle, la nouvelle convention est très sévèrement critiquée par la communauté des chargeurs, tant nationale qu'européenne³²³.

Les opposants au texte estiment qu'il avantagerait les transporteurs au détriment des chargeurs. Sont ainsi visées les dispositions permettant aux parties de mettre à la charge du chargeur les opérations de chargement des marchandises sur le navire, dégageant ainsi le transporteur de la responsabilité de ces opérations.

Par ailleurs, un autre problème que soulève les Règles de Rotterdam est qu'elles se trouvent limitées lorsque le pré - et le post-acheminement sont soumis à une convention

³²². L. Fedi, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *op. cit.* pp. 19 *in fine* et 18 ; Ph. Bonnevie, Présentation de la position des chargeurs sur les Règles de Rotterdam, *op. cit.*, p. 176, pour qui la réintroduction, trente ans après les Règles de Hambourg, des cas exceptés que l'on pensait disparus une fois pour toutes au nom de la modernisation du droit maritime n'apparaît pas comme « *un symbole de modernisation du droit, mais comme une revanche des intérêts maritimes sur les acquis de la CNUCED* » ; J. Nguéné Nteppé, *op. cit.*, p. 45, in G. Ngamkan, , Les « Règles de Rotterdam » : *le point de vue d'un avocat maritimiste africain*, DMF 2014 (2^{nde} partie).

³²³. Le Lamy transport, *bull.*, t. 2, 2020, *op. cit.*, n° 520.

internationale impérative, convention ferroviaire (COTIF³²⁴) ou convention routière (CMR³²⁵), selon les dispositions des articles 26³²⁶ et 82³²⁷, de ladite convention.

Dans ce sens l'analyse effectuée par la professeur Philippe DELEDECQUE est toute particulièrement intéressante, dans son concept de "Au-delà des Règles de Rotterdam"³²⁸, c'est-à-dire leur capacité à cohabiter avec des conventions terrestres.

En effet, il expose que "lorsque l'on aborde la dimension multimodale des Règles de Rotterdam (RR), des questions délicates se posent. Au vrai, la nouvelle convention n'est pas une convention multimodale et n'a jamais eu cette ambition. Elle a simplement cherché à couvrir,

³²⁴. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

³²⁵. Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route

³²⁶. « Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard :

a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit ;

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir ; et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur ».

³²⁷. « Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions :

a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport ;

b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire ;

c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire ; ou

d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer ».

³²⁸. Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, via <https://www.slideshare.net/rabahparadise2/delebecque-rgles-de-rotterdam-hambourg>, consulté le 17 juillet 2020 à 7h 32 min.

si les parties le souhaitent, les opérations de pré et de post-acheminement. L'article 1er de la convention le dit bien qui stipule que « le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes ». Cela étant, des conflits peuvent se présenter avec d'autres textes, d'où l'idée d'assurer une bonne cohabitation entre les uns et les autres''.

Pour lui, «l'article 82 va clairement dans ce sens, puisqu'il réserve l'application des conventions multimodales existantes et notamment (cf. art.82.b) toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire. Cela renvoie à l'article 2 de la CMR qui régit le transport international de marchandises par route comportant un segment maritime sans rupture de charge. Si le trajet ne comporte aucune rupture de charge, la responsabilité du transporteur sera donc appréciée dans les conditions de la CMR. En cas de rupture de charge, les RR, si leurs conditions d'application sont réunies, régiront l'ensemble du transport si les parties sont convenues d'une opération de porte à porte''.

Il achève son analyse en ajoutant que « l'article 26 de la nouvelle convention apporte une seconde réponse au problème posé. Ce texte a également le mérite, indépendamment de l'article 82, de réserver l'application des textes impératifs couvrant le pré ou le post-acheminement et traitant de la responsabilité du transporteur. La CMR est donc préservée, en tout cas dans ses dispositions fondamentales qui ont trait à la responsabilité du transporteur. Pour le reste, les hypothèses de conflit sont négligeables et se résolvent en faveur des chargeurs. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a aucune difficulté. Comment comprendre, par exemple, l'expression « si un dommage survient » pendant la période de pré ou de post-acheminement ? Il aurait été plus judicieux d'envisager la situation dans laquelle le fait générateur du dommage se produit dans une telle période. Cette difficulté tient, une nouvelle fois, au fait que le texte est inspiré des concepts de common law et n'est pas toujours suffisamment technique. Que décider, en outre, lorsque la CMR est bien applicable, mais n'est pas reconnue par la lex fori ? Un juge chinois doit-il appliquer l'article 26, alors que la Chine n'a pas ratifié la CMR ? Il est permis d'en douter''.

A l'analyse, au jours d'aujourd'hui, seuls cinq (5) pays l'ont ratifié, soit douze ans après son adoption par 24 pays signataires. Les autres restent plus réservés, attendant sans doute un signe des Etats-Unis, compte tenu, comme on le sait, de la grande implication américaine dans la nouvelle convention (...), la Chine sans être défavorable au texte organise des conférences et des commissions. De même en est t-il des pays du Maghreb. Les Etats d'Afrique de l'Ouest aimeraient aller plus loin, mais n'ont encore aucune décision définitive, Les Etats de l'Union Européenne ont même été invités à soutenir le texte et à le mettre rapidement en œuvre (cf. résolution du Parlement européen de juin 2010), mais même si des réunions importantes se tiennent, rien de très concret ne transparaît ³²⁹.

A cet effet l'unilatéralisme américain et l'isolement des Etats-Unis sur la scène internationale, avec le président Donald TRUMP et surtout s'il est réélu n'augure rien de bon pour l'entrée en vigueur de cette convention, en raison de leur position de grande puissance maritime, sans oublier le silence assourdissant de la chine à ce propos.

³²⁹. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz., 2014, op. cit., n°784, p.566.

Somme toute, bien qu'elle ne soit pour l'heure pas applicable, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 11 juillet 2008, dite « Règles de Rotterdam », aura également vocation à régir la matière dans un avenir plus ou moins lointain (il faut y croire). Texte résolument moderne et à jour de la plupart des problématiques du transport dans un environnement globalisé et conteneurisé facilitant le transport de bout en bout sans rupture de charge, cette convention pourrait permettre de résorber pour partie, à tout le moins, l'absence de réglementation au niveau international des transports multimodaux³³⁰.

Après les Règles de Rotterdam, faisons rapidement un état des lieux de l'assurance maritime transport.

Paragraphe 2 : Etat des lieux de l'assurance transport maritime

D'un point de vue technique le transport a toujours été multimodal. En effet, les champs de blé ne poussent pas sur les quais et, sauf rares exceptions, les usines ne tournent pas le long du bord des navires. Les transports maritimes, tout comme les transports ferroviaires et aériens, requièrent nécessairement un pré acheminement et un post acheminement³³¹. Il faut donc soit une assurance par mode de transport ou soit une assurance couvrant tout le transport multimodal. Dans cette relation entre les assurances maritimes et le transport multimodal (A), des challenges se présentent certainement aux assureurs.

Il ne serait donc pas sans intérêts d'en examiner quelques-uns, avant de nous intéresser aux défis contemporains des assurances maritimes (B)

A/ Assurance maritime et le transport multimodal

Le transport multimodal est un transport qui réalise un déplacement de marchandises par au moins deux modes de transports différents sur la base d'un contrat unique, constaté par un document unique couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique qu'il est généralement convenu d'appeler l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM), en anglais il s'appelle le Multimodal Transport Operator³³².

Un transport de marchandises entraîne des risques et de tels risques auraient pu peser sur l'une des deux parties, soit le transporteur, soit le chargeur, mais en pratique le risque est distribué en deux et ils ont l'option d'acheter une couverture d'assurance pour les parties des risques qui pèsent sur eux. Les assureurs deviennent un moyen de déplacement du risque pour les assurés et en indemnisant les assurés en cas de dommage, ils donnent la sécurité à ces derniers³³³.

Il existe plusieurs challenges pour les assureurs à la rencontre des assurances maritimes et le transport multimodal.

³³⁰. A. Ebongue, *Transports successifs*, JCl. Transp., Fasc. 965, 2019, op. cit. n° 22.

³³¹. P. Bonassies C. Scapel, *Droit maritime*, Traité de droit maritime, L.G.D.J. 2006, op. cit. 1200.

³³². Id.

³³³. <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/assurance-maritime-etletransportmultimodal-24048454>

La première, c'est que les assureurs ont différentes polices d'assurance construites en vertu des risques éventuels pour les assurés. Cependant les clauses dans la police sont plus ou moins standardisées, cela facilite le travail pour les assureurs, les assurés et aussi les autres intervenants dans l'industrie. Il est très important pour le client qu'il ait la couverture nécessaire pour les risques auxquels il peut être exposé, mais aussi qu'il ne paye pas une prime superflue pour une couverture des risques dont il n'a aucune occasion d'être exposé.

Un premier problème pour les assureurs peut être que tous les entrepreneurs de transport multimodal ne soient pas exposés aux mêmes risques quand ces opérations sont tellement nombreuses et diverses alors que leurs contrats de transport multimodal peut-être le même. Les assureurs ne couvrent plus seulement le contrat standards maritime sous la même garantie, mais aussi des transports par route, par rails ferroviaires, par voie aérienne, et des opérations non maritimes.

La question qui se pose pour les assureurs est de savoir si la meilleure solution est de créer une police standard qui peut s'appliquer à tous les entrepreneurs, ou s'il faut vraiment dépenser beaucoup de temps et de ressources en créant une police d'assurance spécifique à tous les entrepreneurs. Cela sera une question de flexibilité vers les clients en combat avec les intérêts économiques de l'entreprise d'assurance.

Cette question emmène autres questions comme les clauses de continuation des couvertures, d'expansion et finalement des couvertures auxiliaires qui peuvent devenir un besoin pour l'assuré pendant la durée de la police ³³⁴.

Pour les entreprises d'assurance maritime, le transport multimodal présente aussi des challenges pour les employés qui travaillent avec des demandes de remboursement des clients. Maintenant ils doivent apprendre à maîtriser en plus du droit maritime aussi plusieurs d'autres types de droit parce que leurs clients font des opérations diverses avec plusieurs moyens de transport. Cela crée un besoin en plus ressource et plus de personnel qualifié.

Les entreprises d'assurance maritime font du travail sur la prévention des risques. Cela comme l'un de plusieurs services rendus aux clients. Elles donnent aux clients des conseils concernant le navire et créent des pratiques pour des opérations du navire. Cela veut dire qu'avec les Règles de Rotterdam, les assureurs vont dirigés le travail sur la prévention des risques pour toutes les différentes modalités de transport. Ainsi que la prévention des risques les entreprises d'assurance offrent un support technique pour leurs clients. Les assureurs viennent en cas de dommage, au secours pour aider leurs clients dans des situations difficiles. Les situations peuvent créer des besoins pour n'importe quel moyen d'assistance et cela montre encore les besoins de personnel qualifié. Une solution pour les entreprises est d'utiliser de personnel qualifié qui ne sont pas employés par l'entreprise à temps plein mais employé pour des missions particulières dans des situations qui le nécessite³³⁵.

Quels sont les autres défis que doivent relevés le secteur des assurances maritimes ?

³³⁴. Id.

³³⁵. Id.

B/ Assurance maritime et défis contemporains

Plusieurs challenges se dressent devant le secteur des transports maritimes depuis une dizaine d'années.

Commençons par les nouveaux risques auxquels le transport maritime fait face. Selon Haude-Marie Thomas³³⁶, le volume des marchandises transportées dans le monde ne cesse d'augmenter, et 90 % le sont par voies maritimes. Pourtant, les assureurs et intermédiaires, réunis début mai 2015 à Paris pour le Rendez-vous de l'assurance transports, ne cachent pas leur inquiétude dans un secteur en surcapacité et menacé par des risques complexes, de la piraterie au piratage informatique.

Autre évolution, le transport de marchandises, qui a longtemps compensée d'éventuels dérapages de l'assurance des corps, a vu baisser le niveau de ses primes. Les marges techniques sont également soumises à l'inflation du coût des sinistres et à la menace constante d'un événement majeur lié à la piraterie, au piratage, à la collision ou à la pollution. Le poids des pertes totales s'est néanmoins allégé de 40 % sur les deux années 2013 et 2014. Les armateurs tiennent donc à rappeler leur engagement en matière de sécurité. « *Ce n'est pas parce qu'il y a moins de sinistres que nous vivons pour autant une situation de calme avant la tempête* », explique Cécile Bellord, déléguée générale d'Armateurs de France³³⁷.

Ainsi la moyenne d'âge des navires de la flotte française est de 7,5 ans contre 12,5 ans pour l'Union Européenne. Lors du Rendez-vous de l'assurance transports, début mai, à Paris, Francis Vallat, président du Cluster maritime européen, s'est réjoui de voir les acteurs du transport maritime prendre le micro pour parler de sécurité et non plus seulement de réduction des coûts. Mais au-delà, l'augmentation constante de la taille des porte-conteneurs, donc la concentration inédite de valeur sur un même navire, inquiète³³⁸.

➤ Course au gigantisme

En mars 2015, le géant français du transport maritime, l'armateur CMA-CGM, a annoncé qu'il finalisait l'acquisition de trois porte-conteneurs de taille inédite, pouvant accueillir 20 600 conteneurs chacun. Ces navires seront plus longs que quatre terrains de football mis bout à bout. La course au gigantisme, comme plusieurs décennies auparavant pour les tankers, n'a donc pas été arrêtée par la crise de 2008. « *L'humain explore et teste les limites, c'est dans sa nature, commente AGCS dans son rapport annuel. Les infrastructures maritimes et l'assurance vont devoir suivre* »³³⁹.

Les assureurs se préparent donc à un sinistre majeur pouvant dépasser le milliard de dollars, sachant qu'un sinistre d'intensité maximale ne se limite plus au navire, à sa marchandise et à l'interruption d'activité de l'armateur, mais peut aussi inclure des conséquences environnementales et des coûts élevés de traitement de l'épave comme pour le « Costa Concordia »³⁴⁰.

³³⁶. Dans l'Argus du 21/05/2015, Le transport maritime face aux nouveaux risques.

³³⁷. Id.

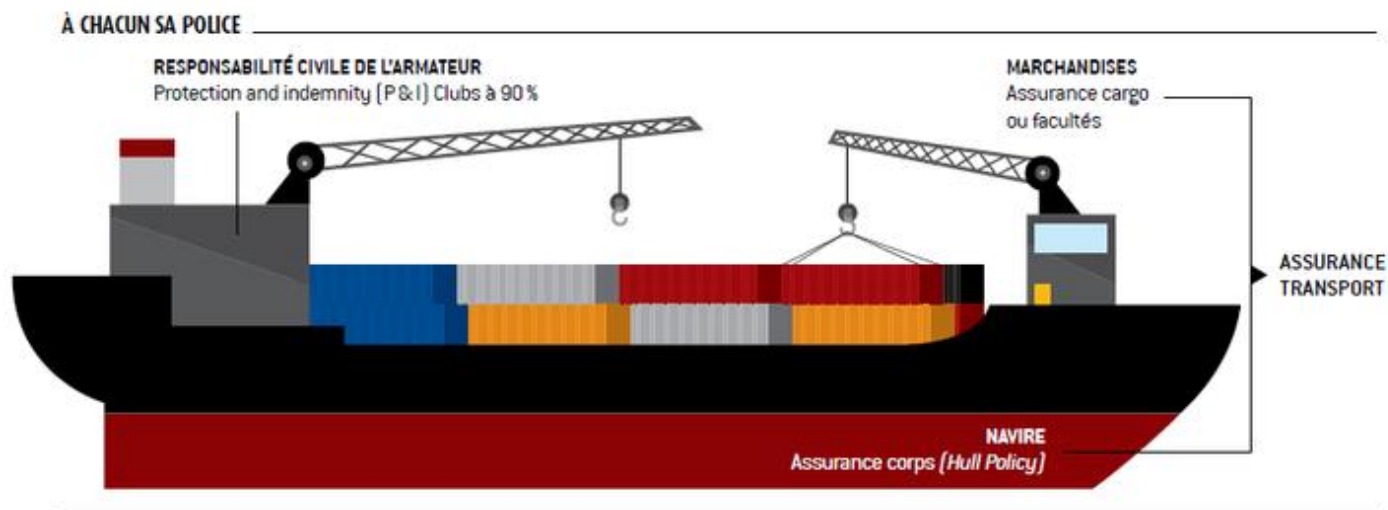
³³⁸. Id.

³³⁹. Id.

³⁴⁰. Id.

➤ Vigie pirates

Des nuages persistent également du côté des risques de piraterie. En effet, si le nombre d'attaques a baissé, notamment dans le golfe d'Aden en raison des actions armées et de la présence de gardes à bord des navires (autorisée en France depuis six mois), le taux d'efficacité de ces attaques a augmenté. « *Aujourd'hui, quatre attaques sur cinq donnent naissance à un sinistre* », observe Patrick de La Morinerie. Le secteur de l'assurance maritime et transports redouble donc de vigilance³⁴¹.



➤ Après les flibustiers, les hackers

Le transport maritime est très exposé aux cyber-risques, et très vulnérable avec une aide électronique qui prend de plus en plus de place, des navires de plus en plus grands et des équipages de plus en plus restreints. Les armateurs ont pris les devants en cherchant des solutions aux détournements de navire qui se produiraient en mer. Mais les assureurs craignent encore davantage les attaques en zones portuaires, qui pourraient causer des sinistres multiples de forte intensité, et « tout est connecté, les grues, les portiques, les ponts, les écluses... », alerte Patrick de la Morinerie, président de la commission des assurances transports de la FFSA (Comat). Le piratage des données des armateurs, transporteurs et responsables portuaires peut également être utilisé pour le vol de marchandises³⁴².

Nous observons un décrochage entre la croissance du transport maritime et l'évolution des primes. La réduction des marges de l'assurance est liée à l'agressivité tarifaire des clients, mais aussi à celle des acteurs eux-mêmes. Patrick de La Morinerie, président de la commission des assurances transports de la FFSA et directeur général adjoint d'Axa Corporate Solutions. Nous avons désormais le droit d'embarquer des gardes armés pour parer les menaces de piraterie dans certaines zones. Cependant, les assureurs peuvent envisager cette mesure comme le signe d'une aggravation du risque. Nous souhaitons une baisse des primes lorsque nous agissons pour l'amélioration de la sûreté³⁴³.

³⁴¹. Id.

³⁴². Id.

³⁴³. Id.

➤ Le piratage informatique

La vulnérabilité des systèmes informatiques est désormais la première crainte des entreprises du transport. Les résultats du baromètre *Transportation risk index* soulignent l'instabilité technologique, mais aussi économique du secteur ³⁴⁴.

Au niveau mondial, les deux premiers risques identifiés par les entreprises du transport, interrogées par Willis Towers Watson, sont le piratage informatique et la défaillance des systèmes informatiques. « *L'une des raisons étant que le risque cyber est très théorique et intangible* », résume James Hatch, expert en cyber-sécurité pour BAE. Les dirigeants savent qu'une attaque peut arriver mais, ne l'ayant jamais vécue, ils peinent à l'envisager de façon concrète. Ce qui renforce la crainte. Dans le détail, le piratage informatique est la première menace identifiée par les entreprises du transport maritime, devant les mutations du marché liées à la mondialisation, et du transport terrestre, devant la complexité accrue de la réglementation ³⁴⁵.

Ensuite intéressons-nous aux relations qu'entretiennent l'assurance maritime avec la technologie.

Selon Gilmar Sequeira Martins³⁴⁶, l'assurance maritime adopte les nouvelles technologies. Elle entend ainsi se mettre au diapason de l'évolution du secteur, mais aussi améliorer ses prestations, favoriser la prévention des risques et redonner des couleurs à ses bilans financiers.

Dès lors, prise en tenaille entre une baisse du volume global des primes et un montant de dommages élevé, l'assurance maritime cherche à s'adapter. À l'instar d'autres secteurs, comme l'assurance affinitaire ou l'assurance santé, elle porte une attention croissante aux nouvelles technologies. Et cet intérêt s'oriente dans trois directions³⁴⁷.

La première a trait aux techniques assurant à distance un suivi et une gestion améliorés de la matière assurable. La plupart des navires sont désormais équipés de capteurs qui permettent d'optimiser *in situ* leur fonctionnement, mais aussi de transmettre des informations. Certains armateurs ont saisi cette opportunité en créant des centres de contrôle à terre. C'est le cas de la CMA-CGM avec son fleet center (centre de flotte) basé à Marseille. Ses équipes suivent en temps réel les conditions dans lesquelles évoluent les navires et disposent d'informations précises sur leur fonctionnement : usage de la motorisation, vitesse ou consommation³⁴⁸.

³⁴⁴. Haude-Marie Thomas Argus du 03/10/2016, Le piratage informatique, première crainte des entreprises du transport.

³⁴⁵. Id.

³⁴⁶. Dans l'Argus du 08/11/2018, Assurance maritime : la tech sur le pont ?

³⁴⁷. Id.

³⁴⁸. Id.

Quant aux navires autonomes trois (3) scénarios se présentent :

- S'il n'est pas encore une réalité, le bateau autonome est déjà parvenu à un premier seuil d'autonomisation ou d'automatisation très poussée. Le Groupe Bourbon possède plusieurs navires équipés de systèmes de positionnement automatique qui pilotent le navire. « C'est déjà un point acquis », note pour sa part Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster maritime français.
- Le scénario suivant est celui du navire téléopéré depuis la terre, mais disposant encore d'un équipage qui aurait pour mission de superviser, et non plus de naviguer. Évoqué par l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis 2010, ce schéma suscite l'adhésion des pays nordiques et les réticences de ceux du Sud.
- Le troisième scénario, celui d'un navire pleinement autonome, sans aucun équipage, est lui aussi envisageable. « Google a lancé un projet dans ce sens », rappelle d'ailleurs Frédéric Moncany de Saint-Aignan. À condition qu'il existe une offre, ce qui n'est pas encore prouvé, estime le président du Cluster Maritime Français : « Rodophe Saadé, lors des Assises de l'Économie de la Mer, a affirmé qu'il n'y croyait pas. » La vulnérabilité de ce type de navire constitue l'autre problème majeur à résoudre.

Une deuxième catégorie de dispositifs apporte des améliorations à la conduite du navire lui-même, en particulier le VTMISS (Vessel traffic management and information services). En connectant de nombreux acteurs de la chaîne tels que les capitaineries, les agents maritimes et les services portuaires, le VTMISS facilite la programmation des escales. Ce suivi amélioré des navires se double d'un recueil d'informations dans des bases de données comme Equasis (European quality shipping information system fonction) qui fournissent à tout moment un historique complet des bateaux, et un relevé de leurs déficiences ³⁴⁹.

Une troisième série d'innovations permet de suivre les marchandises elles-mêmes et l'évolution de leur état durant le transport. La première brique de ce flux d'information a été posée par les professionnels portuaires, avec la mise en place de systèmes d'information (SI), qui ont donné naissance aux Cargo Community Systems (CCS), des logiciels assurant une meilleure traçabilité des marchandises³⁵⁰.

Avec l'automatisation et la numérisation de leurs processus de gestion des marchandises et des flux d'informations, les ports ont mis sur pied un véritable système de tracing and tracking (traçage et suivi). Du même coup, ils ont simplifié la vie des assureurs de plusieurs façons. D'abord en fiabilisant l'ensemble du circuit, estime Guy-Louis Fages, président de la commission logistique et transport de l'Association management des risques et des assurances de l'entreprise (AMRAE) : « Ces systèmes permettent de procéder à des vérifications quantitatives et d'effectuer des réconciliations entre les valeurs déclarées par les différents acteurs – transitaire, commissionnaire de transport, expéditeur, chargeur – et l'armateur qui va prendre ces marchandises sur ses navires. Ils permettent de limiter les contestations de volumes et de limiter les fraudes. » Le tracing and tracking présente un autre intérêt majeur, ajoute Guy-Louis Fages : « Il permet de mieux calculer les cumuls et, pour un assureur, c'est fondamental. Nous en sommes au début, ces systèmes ne sont pas encore complètement aboutis et ils ne sont pas utilisés par tous les opérateurs »³⁵¹.

³⁴⁹. Id.

³⁵⁰. Id.

³⁵¹. Id.

De fait, s'ils offrent déjà la possibilité de suivre le parcours d'un conteneur à l'échelle du globe, ces systèmes sont amenés à connaître de nouveaux développements. Axa XL se veut en pointe dans le domaine grâce à son partenariat avec Parsyl. Depuis six mois, des capteurs conçus par cette start-up sont placés dans les cargaisons de clients de l'assureur qui l'acceptent. « Le but est de recueillir tout le long du trajet des informations sur la température, l'humidité, ou l'exposition à la lumière et aux chocs des marchandises », explique Helen Stanway, digital leader d'Axa XL. Autant de données qui seront d'abord utiles au client, souligne-t-elle : « Grâce aux informations recueillies, il peut prendre des mesures efficaces pour réduire les risques auxquels ses cargaisons sont confrontées. Cela peut passer par une modification du trajet du bateau ou des emballages, ou encore d'autres paramètres. Nous avons une équipe chargée de la prévention des risques qui accompagne les clients dans cette démarche ».

Pour l'assureur, disposer de capteurs permet aussi de savoir avec précision quelle partie de la cargaison est réellement endommagée : « En cas de sinistre, le montant du remboursement sera ainsi plus proche des dommages constatés », estime Helen Stanway. Déjà testé sur des cargaisons de café et de sucre, ce système a vocation à s'étendre à toute denrée alimentaire ou produit susceptibles d'être endommagés durant le transport³⁵².

Axa XL a aussi entamé une collaboration avec Oxbotica, une société qui développe des logiciels permettant de piloter tout type de véhicule autonome, que ce soit des navettes dans un aéroport ou un robot se déplaçant dans une usine. « Ce partenariat va nous permettre de comprendre cette technologie et d'être mieux préparés lorsque les bateaux de nos clients deviendront autonomes », explique encore Helen Stanway. Pour l'heure, Axa XL assure déjà les essais qu'Oxbotica mène avec des navettes autonomes à l'aéroport londonien de Heathrow.

À terme, l'usage de ces technologies devrait avoir plusieurs effets bénéfiques : limiter le montant des dommages grâce à une meilleure quantification, mais aussi améliorer la prévention des risques et réduire la sinistralité. Si ces perspectives intéressantes vont demander du temps avant d'avoir une traduction concrète, la digitalisation et la distribution en ligne de produits d'assurance génèrent déjà des résultats bien tangibles. De quoi inciter les acteurs du secteur à redoubler d'efforts sur une route encore semée d'embûches³⁵³.

Enfin et surtout comme il est d'actualité, on ne peut finir ce développement sans évoquer les conséquences de la pandémie de la COVID-19 sur le transport maritime et par ricochet sur les assurances maritimes.

Selon Marie-Caroline Carrère³⁵⁴, si le transport maritime se montre résilient depuis le début de la crise du covid-19, le secteur n'est pas à l'abri des conséquences indirectes affectant l'économie. Le confinement et le ralentissement de l'activité mondiale risque à terme d'impacter l'assurance maritime et les primes des acteurs de la branche.

➤ Les facultés n'échappent pas à la crise

Le secteur de l'assurance des marchandises est également susceptible de recevoir des déclarations de sinistres, la fermeture des frontières et les restrictions de certains ports

³⁵². Id.

³⁵³. Id.

³⁵⁴. Dans l'Argus du 31/07/2020 à 10h35, Transport maritime : l'impact du coronavirus assombrit l'avenir

entraînent des retards pour les marchandises stockées ou en transit. Les cargaisons de grande valeur, périssables ou sensibles à la température sont particulièrement exposées à des dommages ou à une valeur réduite, car l'épidémie perturbe les chaînes d'approvisionnement. Les mesures de confinement et la réduction des effectifs dans les entrepôts et les installations peuvent également augmenter le risque de vol, d'incendie et de dommages dus à un stockage prolongé.

- Dix conséquences de la pandémie de covid-19 sur le secteur maritime.

De fait, l'impossibilité de relever les équipages a des répercussions sur le bien-être des marins, pouvant entraîner une augmentation des erreurs humaines à bord des navires.

Par ailleurs, les perturbations dans les opérations d'entretien et de maintenance essentielles accroissent le risque de bris de machines, déjà l'une des principales causes de demande d'indemnisation en assurance.

En outre, la réduction et du report des visites réglementaires et des inspections portuaires, peuvent entraîner la non détection des pratiques dangereuses ou des équipements défectueux. Les avaries de cargaison et les retards de livraison pourraient augmenter, compte tenu des tensions sur les chaînes d'approvisionnement.

La capacité de réaction en cas d'urgence pourrait être compromise, ce qui aurait des conséquences dans les incidents majeurs dont la résolution dépend de l'aide extérieure.

La mise à l'arrêt d'un nombre croissant de navires de croisière et de pétroliers dans le monde crée des risques financiers importants, liés aux événements météorologiques extrêmes, aux actes de piraterie et aux tensions politiques.

Conclusion

De quoi il était précisément question dans ce mémoire ?

Somme toute, c'est essentiellement la question du début de l'assurance des marchandises transportées par voie de mer et de sa fin qui était le point fondamental de ce travail. L'assureur comme son cocontractant ; l'assuré ont tous deux besoins de savoir respectivement avec précision, l'un où et quand commence son engagement de couverture des risques assurés et l'autre dans quelle mesure ses affaires sont sécurisées grâce à la couverture des aléas qui pourraient mettre en péril son activité économiquement.

Dans la première partie de ce mémoire, nous avons développé les obligations de chacune des parties au contrat d'assurance de façon chronologique depuis la conclusion du contrat jusqu'à la fin du pré acheminement maritime d'une part puis leurs obligations respectives d'autre part.

Le point central de cette partie était le moment et l'endroit précis où commençait la garantie. En effet, en raison de l'imprécision qui existait autour du début de la durée sous la police de 1983 où « *l'assurance commence au moment où les facultés (...) quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré* », ce qui coïncide avec le pré acheminement routier, mais le problème c'est qu'aucune convention internationale ne règle l'ensemble du voyage maritime et ses expéditions accessoires, l'expéditeur doit alors ajouter la clause de *garantie de magasin à magasin* proposée par les assureurs afin de se voir efficacement protéger.

Cette situation est source de conflit et amène les assureurs à faire avancer le début de l'assurance en 2009 en modifiant l'article 8 des polices françaises d'assurance maritime sur facultés et dorénavant : « *l'assurance commence au moment où les facultés (...) sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré* pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport (...) ». Les marchandises sont désormais prises en charge quand bien même les risques liés aux transports n'ont pas encore commencés à courir, et que les marchandises sont sous la garde de l'expéditeur. C'est une extension de l'assurance maritime aux autres expéditions non maritime et même au-delà de tout transport.

Dans la seconde partie, nous avons également exposé les obligations des parties et leurs responsabilités depuis le post acheminement maritime (la phase purement maritime ne faisant pas partie de cette étude) jusqu'à la livraison des marchandises qui met fin à l'assurance.

Dans cette partie, la fin de la garantie était le point central du développement et comme le début de la garantie, elle a aussi avancée dans le temps. Sous la police de 1983, l'assurance « [l'assurance] finit *au moment où [les facultés] entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage (...)* », mais désormais avec la police du 1^{er} juillet 2009 : « [l'assurance] cesse *au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination*

dudit voyage (...) » ; ce qui doit être pris en considération, c'est l'initiative prise par le destinataire d'entreposer la marchandise. La garantie cesse dès l'instant où c'est sur l'intervention du destinataire que les marchandises sont entreposées. C'est la prise de contrôle de la marchandise par le destinataire qui met fin à la garantie ; appelée appréhension physique et matérielle des marchandises. Un délai butoir de 60 jours est toutefois prévue pour limiter la garantie dans le temps depuis le déchargement des marchandises du dernier navire de mer.

Les marchandises bénéficient alors d'une continuité de garantie ; une assurance de bout en bout, qui va au-delà de toute opération de transport, c'est-à-dire du point extrême du magasin de l'expéditeur au point extrême du magasin du destinataire.

Bibliographie

I. Ouvrages et manuels

- **Ouvrages généraux**

- CORNU Gérard, Vocabulaire juridique, Paris, 2020, 1091 p.
- GAFFIOT Félix, Dictionnaire Latin-Français, Hachette, 1934 et 1989, 628 p.

- **Ouvrage spécialisés**

- BEIGNIER Bernard et BEN HADJ YAHIA Sonia, *Droit des assurances*, LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2018, 964 p.
- Bigot Jean, *Traité de droit des assurances*, tome 3 - *le contrat d'assurance*, Broché, 2014.
- BEURIER Jean-Pierre et al., *Droits maritimes*, Nantes, 2014, 1793 p.
- DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 2014, 896 p.
- LUREAU Pierre et OLIVE Pierre, *Commentaires de la police française d'assurance maritimes sur facultés*, LGDJ, Paris, 1952, ... p.
- P. Bonassies C. Scapel, *Droit maritime*, Traité de droit maritime, L.G.D.J. 2006, *op. cit.* 1200.

II. Articles

- F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules -I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 7. Liability of the carrier for other persons, at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, p.13.
- F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules -I. Matters regulated by the Haye-Visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - 4. Period of application and period of responsibility of the carrier, p.5.
- UNCITRAL Note by the Secretariat, document A/CN.9/WG.III/WP.29 at para. 25, in F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - III. Matters regulated only by the Rotterdam rules - 1. Carriage beyond the sea leg, p.52.
- F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules - III. Matters regulated only by the Rotterdam rules - 1. Carriage beyond the sea leg, p.52.
- F. Berlingieri, A comparative analysis of the Haye-visby rules, the Hambourg rules and the Rotterdam rules -III. Matters regulated only by the Rotterdam Rules - 5. Rights of the controlling party, p.63.
-
- NGAMKAN Gaston, Les « Règles de Rotterdam » : *le point de vue d'un avocat maritimiste africain*, DMF 2014 (2nde partie).

III. . Acte de colloque

- J. Julien, « Le concept juridique de responsabilité », in A. Cudennec et C. De Cet Bertin (dir.), *Mer et responsabilité*, Acte de colloque de Brest 16 et 17 oct. 2008, Paris, éd. A. Pedone, 2009, p. 20.
- Y. Tassel, « Des assurances maritimes », in A. Cudennec et C. De Cet Bertin (dir.), *Mer et responsabilité*, Acte de colloque de Brest 16 et 17 oct. 2008, Paris, éd. A. Pedone, 2009, p. 170.

IV. Thèses

- LE JEAN Yves-Marie, *L'assurance des marchandises transportées par voie de mer et l'évolution du droit des transports maritimes*. Thèse Paris, 1979.
- CUISIGNIEZ Rodrigue, « L'assurance maritime et la prévention des sinistres », Thèse. Aix-Marseille. 1997.
- AKPACA J-D, *La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et de d'assurance*. Thèse. Aix-Marseille. 1992. ...p.

V. Codes, lois et conventions

- **Codes**
 - Code des assurances
 - Code civil
 - Code de la consommation
 - Code des transports
 - Code de procédure civile
- **Loi**
L'ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011
- **Conventions**
 - La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et ses protocoles de 1968 et 1979
 - Les Règles de Hambourg du 31 mars 1978
 - Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer appelée : « Les Règles de Rotterdam »
 - Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
 - Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route

VI. Revues (en ligne)

- **Argus**
 - L'argus du 21/05/2015 : le transport maritime face aux nouveaux risques.
 - THOMAS Haude-Marie, l'argus du 03/10/2016 : le piratage informatique, première crainte des entreprises du transport.

- L'argus du 08/11/2018, Assurance maritime : la tech sur le pont ?
- L'argus de l'assurance n°7579 du 9 novembre 2018.
- L'argus du 31/07/2020 à 10h35, Transport maritime : l'impact du coronavirus assombrit l'avenir.
- **Droit maritime français**
 - DMF 2005, HS n°9, p.124, obs. Philippe DELEBECQUE.
 - Pierre LUREAU, La nouvelle législation des assurances maritimes, DMF 1968.
 - Pierre-Yves NICOLAS, De la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF 2011.
 - LATRON Pierre, « Les nouvelles clauses anglaises d'assurance maritimes sur facultés », DMF 1982, p.323.
 - THOMAS Jean-Paul « Modification de la police française d'assurance maritime sur facultés », DMF 2009, p.675.
 - HOURSANGOU Jean et LATRON Pierre, « Les polices françaises d'assurances sur facultés du 30 juin 1983 », Litec 1984.
 - B. Bamba, La liberté contractuelle : instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ? , DMF 2015.
- **Bulletin des Transports et Logistiques**
 - AICHA Sylla, Temps et lieu des risques, BTL 2020.
 - TILCHE Marie, Assurance transport, Polices étoffées, BTL 2009.
- **Lamy transport, tome 2, via**
- **Responsabilité civile et assurances**
 - TURGNE Franck « Assurance maritime et transport-Panorama » JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, Fascicule 590, 2013.
 - TURGNE Franck « Assurance maritime. Présentation. Polices d'assurance maritime. Objet et étendue de la garantie », JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, Fascicule 990, 2014
- **Transport**
 - TURGNE Franck, « Assurance maritime. Temps et lieu de l'assurance. Obligations des parties », JurisClasseur Transport. Fascicule 991, 2014
 - A. Ebongue, Transports successifs, JCl. Transp., Fasc. 965, 2019

VII. Ressources électroniques

- Claude J. Berr, assurance maritime, in répertoire du droit commercial, 2012, op. cit., n° 36, consultable sur https://www.dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Liste?ctxt=0_YSR0MD1saWJlcnTDqSBjb250cmFjdHVlbGxlIGV0IGFzc3VyYW5jZSBtYXJpdGltZcKneCRzZj1zaW1wbGUtc2VhcmNo
- VAN CAUWENBERGHE Patrick, « Transport maritime : un nouveau texte, les Règles de Rotterdam », disponible sur www.avocat-van-cauwenberghe.fr › files

- DELEBECQUE Philippe, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives, via <https://www.slideshare.net/rabahparadise2/delebecque-rgles-de-rotterdam-hambourg>
- C. Neame et a., Royaume-Uni: quel impact les règles de Rotterdam auront-elles sur les propriétaires de navires ? , via www.mondaq.com
- <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/assurance-maritime-eteletransportmultimodal-24048454>

VIII. Polices d'assurances maritimes consultées

- Police française d'assurance maritime sur facultés - tous risques, 1^{er} juillet 2009, disponible sur le site de la FFSA.
- Police française d'assurance maritime sur facultés - FAP sauf, du 1^{er} juillet 2009, disponible sur le site de la FFSA.

IX. Jurisprudence

- **Jurisprudence française**

Tribunaux

- T. com. Marseille, 3 août 2004, navire Sinar Bali
- T. com. Marseille, 29 avr. 1997, Joackim Henriques de Oliveira c/ La Réunion européenne
- T. com. Paris 11 mars 1996, n° 94.057188, Pépinières Abbotsfond c/ Plandorex et a.
- T. com. Rouen, 31 août 1951, DMF
- T. com. Seine, 7 avr. 1965 : DMF 1966

Cour d'appel

- *CA. Montpellier*, 23 janv. 2013, *DMF* 2014, p. 405, note C. Hübner
- *CA. Aix-en-Provence*, 22 nov. 1995, n°93/2705, Navigation et Transports et a. c/ Sud Marine International
- *CA. Versailles*, ch.com. 23 mai 2006, n° 04/02755, Itraco c/ Mutuelles du Mans assurances et a., *BTL*. 2006, p. 385
- *CA. Rouen*, 9 janv. 2001 : *DMF* 2001, p. 900, note Y. Tassel
- *CA. Versailles*, 1er févr. 1996, *BTL* 1996
- *CA. Versailles*, 12e ch., 2 mai 2002 : *BTL* 2002
- *CA. Versailles*, ch. com. réunies, 23 mai 2006, n° 04/02755, Itraco c/ Mutuelles du Mans assurances et a., *BTL* 2006
- *CA. Douai*, 2^e ch., 23 juin 2005, n° 02/00983, Solar Dawn Shipping et a. c/Mutuelles du Mans Assurances et a.

- *CA Bordeaux*, 31 mars 1950, DMF 1951
- *CA. Versailles*, 1er févr. 1996, BTL 1996
- *CA. Fort-de-France*, 8 juill. 1988, n° 714/85, *Marseille fret c/ Lefort et a.*
- *CA. Paris*, 5 juin 1987, DMF 1987
- *CA. Versailles*, 29 avr. 2001, *JurisData* n° 20016-183172
- *CA. Rouen*, 2^e ch. civ. 3 mai 2001, *Sopropeche c/ Allianz*, DMF 2001
- *CA. Rouen*, 2^e ch., 15 janv. 1998 : marchandises entreposées dans l'attente de dédouanement
- *CA. Paris*, 5 ch. A, 24 janv. 1996, n° 16662/94, *Allianz et a. c/ Cordat*
- *CA. Rennes*, 2^e ch. com., 15 févr. 2005, n° 03/04463, *SDV Logistique c/ M. A. Boué et a.*
- *CA. Paris* 5^e ch. A, 4 janv. 1988, DMF 1989
- *CA. Colmar*, 27 juin 2001, n° 630/ 2001, *Helvetia c/ Roquette*, BTL, 2001
- *CA. Rouen*, 2^e ch. 12 fevr. 2004, n° 02/01914, *Mutelles du Mans Assurance et a. c/ Delmas et a.*
- *CA. Aix-en-Provence*, 2^e ch., 21 sept. 2006, n° 02/19872, *Maritime général de Transit et a. c/ Tréfimétaux et a*
- *CA. Rennes*, 11 déc. 2002, *Euronav c/ MISC*, DMF 2003
- *CA. Paris*, 31 mars 2004, no 2002/19266, *MPM Export c/ Lloyd's de Londres*, BTL 2004
- *CA. Paris*, 13 mai 1982, DMF 1983
- *CA. Paris*, 12 mars 1975, BT 1975
- *CA. Rouen*, 2^e ch., 1^{er} mars 2007, n°06/00227, *Le continent et a. c/DSR Senator Lines et a.*, BTL 2007
- *CA. Rouen*, 28 févr. 2002, no 99/04794, *WSA Lines c/ Mitsui Osk Lines Ltd. ; Tilche M.*, « Groupage, perte partielle ou totale ? », BTL 2002
- *CA. Nouméa*, 27 avr. 2006, no 05/5, *Socatrans c/ Pacific Réfrigération et a.*, BTL 2007
- *CA. Paris*, 9 juill. 1959, DMF 1959
- *CA. Paris*, 20 juin 1951, DMF 1952
- *CA. Aix-en-Provence*, 12 juin 2014, n° 12/17554, *MSC c/ Covea Fleet*
- *CA. Rouen*, 16 janv. 1970, *Rigrains c/ Chargeurs réunis*, DMF 1970

- *CA. Aix-en-Provence*, 19 mars 1985, no 82/2963, *Cotunav c/ Via Assurance et a.*
- *CA. Aix-en-Provence* 2° ch. 11 déc. 1984, *la préservatrice c/ IFA Dubert*
- *CA. Colmar*, 27 juin 2001, n°630/2001, *Helvetia c/ Roquette*, BTL 2001
- *CA. Montpellier*, 17 nov. 1976 : DMF 1977

Cour de cassation

- Cass. 1^{re} civ., 24 mai 1971 ; RGAT 1972, p. 254.
- Cass. com., 13 mai 2014, n°13-14626
- Cass. 1^{er} civ., 31 mars 1998, n°95-21.986
- Cass. com., 21 févr. 1995, n° 93-11.159 : JurisData n° 1995-001636.
- Cass. com. 10 oct. 1989, n° 7-15.385 : DMF 1990. p. 547, note R. A.
- Cass. com., 3 févr. 1987, n° 84-11.891 : JurisData n° 1987-000154 ; Bull. civ. 1987, IV, n° 30
- Cass. com. 11 avr. 2012, n° 10-25.512, BTL 2012, p. 278, DMF 2012, p. 711
- Cass. com. 11 oct. 2016, n°14-24.386, BTL 2016, n° 3617, p.624
- Cass. com. 10 mai 1977, n°76-10-539 ; Bull. civ. IV, n°128.
- Cass. com. 28 mars 2000, n° 98-10-438
- Cass. com., 17 oct. 1972, n° 71-10397, Bull. civ. IV, n° 254,
- Cass. com., 4 oct. 2005, n° 04-10389, Bull. civ. IV, n° 190.
- Cass. com. 10 oct.1989, n° 87-15385 ; DMF 1990, p.547, note R. A
- Cass. Com., 18 oct. 1994, n° 92-18.632, *DMF* 1995, p.131, note Y.T
- Cass. com., 24 mars 2004, n° 02-14.182, *DMF* 2004. 890, obs. Y.T. ; *BTL* 2004
- Cass. 2° civ.19 Juin 2003, n°00-22302 et 01-13289
- Cass. 1^{ère} civ., 15 févr. 1995, n° 93-10.290
- Cass. com. 10 mars 2009, n° 07-19.447 : DMF 2009
- Cass. Com., 7 juill. 1998, n°96-15. 730
- Cass. com. 8 nov. 2011, n°10-23.354, BTL 2011
- Cass. com. 5 déc. 1989, n°87-18.950
- Cass. com. 3 janv. 1996, n°93-19.382
- Cass. com., 12 nov. 1997, n° 95-20.749
- Cass. ch. mixte, 28 sept. 2012, n° 11-18.710
- Cass. 2e civ., 28 juin 2006, no 05-19.283

- Cass. 2e civ., 8 mars 2006, no 05-15.039
- Cass. com. 29 mai 1990, n°88-16.441, BTL 1990
- Cass. com. 18 mars 1969, D 1969, 66, note RODIERE
- Cass. com., 8 oct. 1996, no 94-18.430
- Cass. com., 17 févr. 1987, n° 84-17.489
- Cass. com., 3 avr. 2001, n° 98-19.839
- **Jurisprudence belge**
 - Sentence arbitrale belge, 20 oct. 1982, Jurisprudence Anvers 1983/1984, p. 46.
- **Décisions communautaires**
 - CJCE, 17 nov. 1998, aff. C-391/95 Van Uden Maritime BV

Table des matières

Introduction	7
Partie I : Prise en charge et assurance de la marchandise	18
Chapitre 1 : Le début de la garantie : les obligations des parties	18
Section 1 : Lors de la conclusion	18
Paragraphe 1 : La liberté contractuelle.....	18
A/ Principe : le consensualisme.....	18
B/ Limite : l'ordre public partiel.....	19
Paragraphe 2 : Des obligations de fond.....	20
A / Des mentions obligatoires	21
B/ L'obligation de déclaration.....	22
Section 2 : Lors de l'exécution	23
Paragraphe 1 : Au commencement de la garantie	23
A/ Le moment de la prise en charge	23
B/ Les obligations y afférentes	25
Paragraphe 2 : Pendant le pré acheminement.....	26
A/ Obligations liées aux transports accessoires.....	26
B/ Autres obligations à la charge de l'assuré	27
Chapitre 2 : Le début de la garantie : les responsabilités des parties	29
Section 1 : La responsabilité des contractants	29
Paragraphe 1 ; De l'assureur	29
A/ La continuité de la garantie	29
B/ Des exclusions de garantie.....	31
Paragraphe 2 : De l'assuré.....	32
A/ Des violations au stade de la conclusion	32
B/ Des violations au stade de l'exécution.....	33
Section 2 : La responsabilité des sous-transporteurs maritime.....	34
Paragraphe 1 : En transport maritime : un sectionnement juridique des responsabilités	34
A/ Un morcellement du fait des textes	35
B/ Le faux espoir des Règles de Rotterdam	37
Paragraphe 2 : En assurance maritime : l'unicité des règles applicables	38
A / La prédominance de l'assurance maritime	39
B/ L'extension des règles maritimes à l'assurance transport : fin de la segmentation de la branche transport.....	40

Partie 2 : Livraison et assurance de la marchandise.....	44
Chapitre 1 : La fin de la garantie : les obligations des parties.....	44
Section 1 : Pendant le post acheminement.....	44
Paragraphe 1 : Les séjours intermédiaires.....	44
A/ Séjours et transits.....	44
B/ Cas du séjour prolongé.....	46
Paragraphe 2 : Limite de la police dans le temps : délai butoir de 60 jours.....	48
A/ Prise de livraison anticipée.....	48
B/ Modification ou prolongement du voyage.....	49
Section 2 : L'arrivée des marchandises à destination finale.....	51
Paragraphe 1 : L'appréhension matérielle et physique des marchandises.....	51
A/ La fin de l'assurance sous la police de 1983.....	51
B/ La fin de l'assurance sous la police de 2009.....	53
Paragraphe 2 : Des obligations de gestion de sinistres.....	56
A/ Sauvegarde des marchandises et conservation des recours.....	56
B/ Obligation de provoquer l'expertise.....	59
Chapitre 2 : La fin de la garantie : les responsabilités des parties.....	63
Section 1 : Livraison contentieuse et responsabilité.....	63
Paragraphe 1 : Des incidents à la livraison et fin de garantie.....	63
A/ Retard, perte totale ou perte partielle des marchandises.....	63
B/ Refus de réception et fin de la garantie.....	66
Paragraphe 2 : Les sanctions de l'inexécution des obligations de gestion de sinistres.....	67
A/ La déchéance de la garantie d'assurance.....	67
B/ La réduction de l'indemnité.....	69
Section 2 : Les perspectives de l'assurance maritime des marchandises transportées par voie de mer.....	70
Paragraphe 1 : Les Règles de Rotterdam.....	70
A/ Apports des Règles de Rotterdam.....	71
B/ Faiblesses et chance d'entrée en vigueur.....	74
Paragraphe 2 : Etat des lieux de l'assurance transport maritime.....	79
A/ Assurance maritime et le transport multimodal.....	79
B/ Assurance maritime et défis contemporains.....	81
Conclusion.....	87
Bibliographie.....	89

