



Université  
de Lille

**Mémoire de recherche**

**Master mention DIDE parcours Droit de la mer et risques maritimes**

Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales | Université de Lille

Année universitaire 2022-2023

# **L'assurance des risques de guerre dans le transport de marchandises par voie maritime**

Auteur : FORGES Grégoire

Directeur du mémoire :  
WAN CAUWENBERGHE Patrick

Membres du jury de soutenance :  
DUPONT Bénédicte



# L'assurance des risques de guerre dans le transport de marchandises par voie maritime



*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**

Je tiens en premier lieu à remercier tout particulièrement Monsieur Patrick VAN CAUWENBERGHE ainsi que Madame Bénédicte DUPONT dont j'ai eu la chance de recevoir les enseignements en deuxième année de Master et grâce à qui j'ai développé cet intérêt pour le monde maritime. Ma gratitude pour leur disponibilité et leurs précieux conseils.

Mes remerciements les plus sincères à tous les intervenants et professeurs de ce Master, qui ont pris le temps de nous partager leur savoir et de nous offrir leurs avis experts tout au long de l'année. Je remercie tout autant la promotion entière dont je garderai des souvenirs précieux.

Je témoigne ma reconnaissance à Emma MARC, Mathis VERNIER, Cesaire LECUCQ, Salomé JACOTIN dont les relectures ont été efficaces.

Enfin, merci à ma famille, dont le soutien a été sans faille.





## SOMMAIRE

Remerciements.....	7
Sommaire.....	9
<b>Introduction.....</b>	<b>11</b>
<b><u>Partie 1. Les difficultés relatives à l'assurance des risques de guerre et assimilés</u>.....</b>	<b>23</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup>. L'exclusion relative nécessaire des risques de guerre</b> .....	<b>27</b>
<i>Section 1. L'exclusion relative des risques de guerre.....</i>	<i>27</i>
<i>Section 2. Une prise en compte de l'évolution des risques perfectible par les polices d'assurance.....</i>	<i>37</i>
<b>Chapitre 2. La variation des conditions d'assurance en fonction des besoins de l'assuré.....</b>	<b>47</b>
<i>Section 1. La souscription aux Conventions spéciales.....</i>	<i>50</i>
<i>Section 2. Le maintien d'un équilibre commercial.....</i>	<i>64</i>
<b><u>Partie 2. La gestion des risques de guerre</u>.....</b>	<b>77</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup>. La détermination complexe de la cause du sinistre...81</b> <i>Section 1. Une réponse insuffisante du droit positif.....</i>	<i>82</i>
<i>Section 2. La déclaration et l'interprétation des risques de guerre.....</i>	<i>90</i>
<b>Chapitre 2. La preuve de la couverture du sinistre et l'indemnisation.....</b>	<b>101</b>
<i>Section 1. Etude comparative du régime juridique de la preuve.....</i>	<i>102</i>
<i>Section 2. L'indemnisation conflictuelle des sinistres.....</i>	<i>110</i>
 Bibliographie.....	 121
Table des Matières.....	131



# **INTRODUCTION**



## **INTRODUCTION**

Les entreprises transportant des marchandises peuvent disposer d'assurances contre les risques de guerre. En réaction à l'invasion de l'Ukraine, les assureurs spécialisés ont toutefois revu leurs couvertures et ils augmentent leurs prix. Depuis la fin du mois de février 2022, les assureurs spécialisés dans le transport de marchandises notamment par voie maritime revoient leurs conditions de couverture contre le risque de guerre et font bondir leurs prix<sup>1</sup>.

Cette situation de crise que connaît le monde de l'assurance maritime fait écho à la capacité d'adaptation dont doivent faire preuve les compagnies d'assurance quant aux risques inhérents à la navigation. La probabilité du risque constitue l'élément majeur de l'assurance, de lui dépendra l'assurabilité des risques et la valeur de la prime demandée à l'assuré. Dans le but de respecter un certain équilibre commercial, les assureurs doivent déterminer au mieux la probabilité de survenance d'un risque pour demander un taux de prime équitable à l'assuré. Si le risque est mal évalué, cela peut porter préjudice à l'une ou l'autre des parties. Ce souci permanent d'observation et d'écoute des besoins de leurs clients a conduit les assureurs à rechercher sans cesse des solutions adaptées à l'évolution des risques dans le transport maritime.

De tout temps, les batailles navales ont joué des rôles décisifs dans les guerres. La bataille de Trafalgar qui opposait l'Angleterre à l'Empire français et au Royaume d'Espagne a pu conforter la suprématie britannique sur les mers et compromettre les projets français d'invasion du Royaume-Uni. Bien que ces batailles soient moins présentes aujourd'hui, la guerre en Ukraine rappelle que le risque de guerre n'a pas disparu des mers et des océans. Les navires de commerce sont confrontés à des risques de guerre réels tels que le bombardement ou le torpillage. Encore très récemment, la Russie a menacé d'attaquer les navires au départ de l'Ukraine en mer Noire depuis qu'elle a mis fin en juillet 2023 à l'accord par lequel l'Ukraine pouvait exporter ses céréales. Etant donné l'évolution technologique des armes qui sont de plus

---

<sup>1</sup> S. POULLENNEC, Les Echos « La guerre en Ukraine met le marché de l'assurance transports sous haute tension », 11 mars 2022.

en plus destructives, il n'est pas inutile de s'intéresser à la couverture de tels risques tant la survenance de destruction de navires pourraient entraîner des conséquences dramatiques pour l'économie.

Le contrat d'assurance maritime de marchandises possède donc une double fonction économique, une fonction de répartition des risques, aléas de la navigation d'une part et, une fonction d'accompagnement et de prolongement du commerce extérieur. La conséquence de cette double fonction est que l'assurance maritime est en création permanente, c'est le mode de transport de marchandises le plus utilisé dans le monde. Plus de 90% des marchandises, y compris les matières premières, les produits finis et les produits manufacturés sont acheminés par voie maritime.

Le transport de marchandises est l'opération qui consiste à acheminer des marchandises d'un point A à un point B. Conformément à l'article L. 5422-1 du Code des transports, « *par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* »<sup>2</sup>. L'acheminement de marchandises par voie maritime suggère la conclusion de trois contrats, le contrat de vente, un acheteur achète la marchandise à un vendeur, un contrat de transport maritime et, un contrat d'assurance afin de prémunir l'expédition des dangers propres à l'expédition par voie de mer.

Après avoir longtemps été réglementée par l'Ordonnance de Colbert de 1681 puis par le Code de commerce de 1807, 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 assurances en 1976. Le Code des assurances reconnaît un régime spécifique aux assurances transports. Puis, le Titre VII du Livre Ier qui était réservé exclusivement à l'assurance maritime et à l'assurance fluviale et lacustre va inclure un domaine plus vaste puisqu'il est consacré à l'assurance transport de manière générale depuis une ordonnance du 15 juillet 2011<sup>3</sup>. Ainsi, les risques maritimes sont régis par ce présent titre.

L'assurance transport maritime est d'ordre public partiel, ce qui se caractérise comme un droit supplétif. Ainsi, ils évoluent sous le prisme de la liberté contractuelle, critère primordial

---

<sup>2</sup> Code des transports, Article L. 5422-1.

<sup>3</sup> Ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances transports, JO, 16 juillet., p. 12290.

de l'équilibre commercial entre les parties. Cette assurance est rattachée au droit commercial, c'est une assurance pour les professionnels.

Elle se subdivise en deux grandes branches. L'assurance sur corps qui assure le navire et tous ses accessoires, à l'exclusion des navires de pêche de plaisance et des navires en construction. L'assurance sur facultés a pour vocation d'assurer les marchandises, pour le dommage matériel subi, elle couvre les avaries et pertes liées aux marchandises. Ainsi, il est possible de définir l'assurance maritime comme 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, des navires et des marchandises exposées à des risques maritimes.

Le droit classique identifie trois événements de mer : l'abordage, l'assistance et les avaries. L'avarie a un sens très large et désigne tous les dommages et toutes les pertes qui peuvent survenir au cours de l'expédition maritime. Ce sont les risques maritimes qui requièrent une attention particulière dans ce mémoire puisque l'on distingue les « risques de mer » des « risques de guerre ». Les événements de mer peuvent avoir pour origine un risque de mer ou un risque de guerre.

En matière d'assurance maritime, les fortunes de guerre sont opposées aux fortunes de mer. Par définition, les deux expressions n'ont pas le même contenu. Le risque de guerre se distingue du risque maritime en ce que sa source se trouve en dehors de la mer et en ce qu'il présente des spécificités qui n'ont aucun rapport avec la navigation maritime tandis que la fortune de mer désigne tout événement aléatoire lié à la navigation maritime et susceptible de se réaliser au cours d'une expédition. Cette distinction entre la fortune de guerre et la fortune de mer est relativement récente et a été le fruit d'une longue évolution. La distinction sera étudiée tout au long de ce mémoire ce qui justifie cette définition écourtée.

« *Qui tien la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse tient le monde lui-même.* ». Ainsi s'exprimait l'écrivain Sir Walter RALEIGH au XVIème siècle. Cette devise résume à elle seule la future politique économique du Royaume-Uni qui deviendra en grande partie grâce à sa supériorité maritime, la première puissance économique du XIXème siècle. L'Homme a compris depuis longtemps l'importance du commerce et le côté pratique des échanges par voie de mer. Aussi, très tôt, l'Homme a recherché une protection contre les risques majeurs liés aux premières opérations d'échange de marchandises.

Les chercheurs reconnaissent aux Minoens (2700 à 1200 av. J.-C.) les premières aventures commerciales par voie maritime en Méditerranée. L'armateur et les marchandises se trouvaient liés dans une aventure maritime face aux risques très importants que constituaient principalement les pirates, les tempêtes, les naufrages et les échouements. Plus tard, les Babyloniens créèrent le Code d'Hammourabi (1792-1750 av. J.-C.) imaginant un transfert de risque et consacrant le principe de l'assistance mutuelle face aux périls de mer. Puis ce sont les Grecs qui mettent en forme un contrat appelé le « nautikos » qui était un prêt consenti à un taux élevé pour financer le voyage d'un marchand et qui avait pour but d'enrichir les deux parties. Ce principe de solidarité a été formulé dans le droit romain au travers du Digeste de Justinien. Au Moyen-Age, l'Eglise en la personne du pape Grégoire IX était hostile aux forts taux d'intérêts et interdit en 1234 la stipulation d'un intérêt dans le prêt à l'expédition maritime. Cela a fait éclore l'idée de la prime d'assurance. Les juristes imaginèrent des procédés de transfert du risque respectant les interdictions. Le financier de l'opération s'engageait en échange d'une somme d'argent à payer la valeur des marchandises transportées qui n'arriveraient pas à bon port<sup>4</sup>.

Certes les conditions d'assurance et la gestion des sinistres a évolué au fil du temps, mais un dénominateur est commun à toutes ces époques, celui des risques contre lesquels les assurés cherchaient à se prémunir. Les risques de guerre ont toujours été présents dans les pensées des armateurs avant une expédition. Ces risques étaient inclus dans la couverture au même titre que les risques de mer puisque la guerre sévissait régulièrement en Europe et était considérée comme l'état normal des choses. Progressivement le régime juridique de l'assurance des risques de guerre a évolué conformément aux risques contemporains.

L'évolution de l'assurabilité des risques de guerre n'est pas surprenante pour les assureurs transports maritimes qui de tous temps ont accompagné le monde du commerce international et ont dû s'adapter aux changements de risques.

Il convient d'écarter dans un premier temps l'étude des transports terrestres, aériens, ferroviaires ou fluviaux. La confusion n'est pas possible puisque le contrat de transport maritime se démarque par la signature d'un connaissement. Toutefois avec le développement du transport multimodale, les marchandises empruntent plusieurs moyens de transport pour être acheminées de magasin à magasin et les assureurs ont développé des Conventions qui

---

<sup>4</sup> J-P. Marcq., « Guide de l'assurance transport et logistique » 3<sup>ème</sup> édition, L'Argus de l'assurance Edition, 2016, p. 503.



permettent d'assurer sa marchandise tout le long de l'acheminement par le biais des garanties étendues.

Ce mémoire a vocation à s'intéresser à une assurance de bien, que ce soit le navire ou les marchandises qu'il transporte. L'assurance des biens se distingue de l'assurance des pertes pécuniaires. La distinction ne résulte pas de la nature de l'évènement dommageable mais de celle des dommages. Un évènement peut provoquer des dommages aux biens, des pertes pécuniaires ou les deux. Ces assurances ne fonctionnent pas exactement de la même façon ce qui justifie d'écarter les pertes pécuniaires et de se concentrer sur les pertes matérielles. Il faut donc exclure également les assurances de responsabilité. En outre, l'assurance transport est une assurance de professionnels, liée à leur activité. Elle n'est pas l'assurance de plaisanciers et ne peut englober les opérations de plaisance. Le sujet ne traitera pas non plus du transport maritime de passagers.

Ensuite, le cœur du sujet réside dans les risques de guerre mais cela n'exclut pas d'aborder les risques de mer dans la mesure où parfois, l'assuré qui n'a pas souscrit à une assurance « risques de guerre » va arguer le fait que son sinistre a pour origine un risque de mer pour obtenir une indemnisation.

Bien qu'ils aient toujours joué un rôle essentiel, les Clubs de Protection et d'Indemnité (P&I Clubs) ne seront pas non plus abordés dans ce sujet. Les P&I garantissent les risques que les compagnies ne veulent pas prendre en charge telles que la responsabilité à l'encontre de l'équipage, de tiers ou les risques de pollution...). Plus généralement, la troisième grande branche des assurances maritimes, l'assurance des responsabilités, sera exclue. Cette assurance permet à l'armateur de se garantir des risques de responsabilité non couverts par l'assurance sur corps puisqu'il est question d'étudier les risques couverts par l'assurance des risques de guerre sur corps et sur facultés.

Les principales différences entre les dispositions terrestres et maritimes du Code des assurances sont à noter à titre comparatif d'une part et pour mieux comprendre la spécificité de l'assurance maritime d'autre part. Les dispositions terrestres sont pour l'essentiel d'ordre public alors que pour le Titre VII, le principe est inversé, les dispositions sont supplétives. Cette liberté contractuelle en matière d'assurance transport maritime s'explique par le fait que les parties au contrat sont des professionnels qui sont en mesure de négocier alors que dans le cadre

des dispositions terrestres, le législateur a considéré que les assurés simples particuliers pourraient se voir imposer la puissance des assureurs.

Il est possible de constater une véritable révolution dans le transport maritime des marchandises, les navires traditionnels, transporteurs de marchandises en vrac ont laissé place à des navires très perfectionnés, adaptés au transport de conteneurs toujours plus nombreux. En outre, les tensions géopolitiques Aujourd'hui, le risque de guerre, loin d'avoir disparu, n'a pas forcément le même visage qu'il y a un siècle. Le risque de terrorisme en est la preuve, il semble qu'il occupe l'une des préoccupations premières des assureurs en matière de risques de guerre depuis les attentats du 11 septembre 2001. Par ailleurs, certains risques qui semblaient avoir disparu des océans, resurgissent à l'instar de la piraterie. Autant de problématiques auxquelles doivent faire face les compagnies d'assurance lorsqu'il s'agit pour elles d'apprécier les aléas, essence même de l'assurance auxquels seront soumises les marchandises en cours de transport. Il a donc fallu adapter les moyens juridiques aux risques inhérents, c'est-à-dire aux risques contemporains auxquels font réellement face les assurés. La totale maîtrise de ces risques de guerre qui évoluent ne pourra être possible qu'après de longues années de pratique.

Au titre de cette adaptation nécessaire, la multiplication des sinistres, consécutive à l'invasion russe de l'Ukraine, risque de peser fortement sur les comptes des assureurs. Il est probable que la plupart examineront les sinistres et les indemniseront mais certains pourraient refuser leur garantie, sans tenir compte des garanties offertes par les polices risques de guerre<sup>5</sup>. Les assureurs des transports maritimes ont revu leurs polices, leurs clauses et conditions pour trouver la meilleure réponse aux risques présentés. Le but rechercher est la meilleure gestion de sinistre possible.

L'intérêt du sujet réside également dans sa connexité à l'actualité. En effet il est possible de questionner la notion même d'assurabilité de certaines expéditions qui empruntent des zones extrêmement dangereuses. Il est possible de remettre en cause la notion d'aléa dans certaines situations où le risque est très probable. Or l'aléa est l'essence même du contrat d'assurance. La Cour de cassation a pu se prononcer en la matière, estimant à plusieurs reprises que le contrat d'assurance est par nature aléatoire<sup>6</sup> et que sans aléa, il ne peut y avoir d'assurance<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> B. COUSIN, T. GRIBELIN., La tribune de l'assurance, 14 juin 2022

<sup>6</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ, 17 février 1990, Bull. civ. I, n°52.

<sup>7</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ, 26 octobre 2006, n° 04-17865.

L'exclusion des risques de guerre des polices d'assurances ordinaires est relative puisque moyennant une surprime, l'assuré peut racheter leur couverture. Les conditions d'assurances sur lesquelles repose l'assurabilité des risques de guerre permettent-elles une gestion efficace des sinistres ?

Afin de comprendre sur quoi repose la construction des conditions d'assurances des risques de guerre, il convient de mettre en relief l'origine et les avantages de l'exclusion des risques de guerre de la police ordinaire avant de questionner les distinctions entre les risques de guerre et les risques de mer. Cela permettra de comprendre pourquoi des conditions singulières sont nécessaires pour souscrire à l'assurance des risques de guerre, et d'étudier la formation du contrat et la souscription des Conventions spéciales. Ces conditions sont nécessaires à l'équilibre commercial entre les parties professionnels (partie 1). Puis, pour tenter d'évaluer la fonctionnalité de la gestion des sinistres, il semble nécessaire de critiquer la recherche complexe de la détermination de la cause du sinistre puisque la réponse du droit positif ne semble pas suffisante. Or, la cause du sinistre est primordiale pour savoir si l'assuré sera indemnisé et l'indemnisation peut s'avérer conflictuelle lorsque les parties ne se mettent pas d'accord sur la couverture (partie 2).



**PARTIE I :**

**LES DIFFICULTES RELATIVES A  
L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE ET  
ASSIMILEES**



# **PARTIE I. LES DIFFICULTÉS RELATIVES A L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES**

Cette première partie a vocation à mettre en lumière les raisons de l'exclusion de l'assurance des risques de guerre au sein des assurances maritimes, en retraçant l'évolution historique des risques de guerre dans le but de les replacer dans un contexte contemporain. En effet, le législateur s'est de tout temps adapté à la réalité présente des faits, ce qui fut vrai à un temps passé, ne l'est pas forcément au temps présent. Les assurances ont également su évoluer depuis des siècles pour s'adapter aux époques et aux risques inhérents. Cette règle ne déroge pas lorsqu'il s'agit d'évoquer l'assurance des risques de guerre pour le transport maritime, comme le témoigne les mises à jour récentes des polices d'assurance et des Conventions spéciales qui doivent être souscrites pour se prémunir des risques de guerre. Cette exclusion nécessaire est bénéfique aux deux parties du contrat d'assurance, d'un point de vue économique d'une part et dans la manière de contracter d'autre part.

Cette étude sera l'occasion de revenir sur le contrat d'assurance maritime en l'espèce. Pour cela, il est important de garder à l'esprit que sa spécificité réside dans le fait que les parties d'un tel contrat sont des professionnels aguerris des affaires maritimes. Il n'est pas question d'une partie faible que le législateur chercherait à protéger dans le but d'équilibrer le rapport de force comme lorsqu'un particulier souhaite souscrire à une assurance automobile. Cette particularité aura pour conséquence l'adaptation des conditions de souscription d'assurance à ces professionnels que sont les assureurs mais aussi les assurés, à l'instar des puissants armateurs.

La guerre est toujours restée un frein aux activités économiques, au commerce et aux échanges internationaux. Les risques de guerre ont donc toujours été assurables

Il est tout d'abord opportun de comprendre pourquoi, en l'espèce, les risques de guerre doivent être exclus des risques ordinaires. Ces risques sont tout de même assurables, néanmoins cette assurance manque de précisions au regard des imperfections des définitions et des délimitations accordés aux risques de guerres même si le législateur cherche à adapter les risques inclus aux risques inhérents (chapitre 1).

L'examen du cadre juridique et du traitement assuranciel des risques de guerre mène ensuite à l'étude des modalités de souscription à une assurance. Il s'agira de se demander à quelles conditions faut-il répondre afin de souscrire à une assurance pour risques de guerre, notamment à travers les Conventions spéciales. Il en ressortira les objectifs de maintien de l'économie du contrat et des relations commerciales qui anime cette procédure (chapitre 2).



## **CHAPITRE I**

# **L'EXCLUSION RELATIVE NECESSAIRE DES RISQUES DE GUERRE**



# **CHAPITRE 1<sup>ER</sup>. L'EXCLUSION RELATIVE NECESSAIRE**

## **DES RISQUES DE GUERRE**

Historiquement, les risques de guerre étaient intimement liés aux risques de mer. En effet, la guerre était une activité récurrente de l'Homme. Aujourd'hui, les assureurs appliquent parfaitement la distinction entre les risques de mer, dits ordinaires, des risques de guerre et assimilés, dits exceptionnels. Cette distinction est le fruit de l'évolution des besoins des assurés.

L'exclusion des risques de guerre des polices classiques est donc absolument essentielle. Elle s'explique et se justifie par les avantages conséquents qu'elle permet aux parties. Ces changements restent néanmoins relatifs et progressifs (section 1). De plus, les polices d'assurances n'assurent pas l'ensemble des risques de guerre, et les choix qu'elles réalisent dépendent de la réalité des risques au moment de la création de l'assurance. Ces choix peuvent être questionnés du fait du caractère mouvant des définitions accordées aux divers risques et à l'évolution géopolitique des conflits (section 2).

### *Section 1. L'exclusion relative des risques de guerre*

« *Qui ne vit aucunement à autrui ne vit guère à soi* »<sup>8</sup>. De tout temps, les assureurs maritimes ont adopté cette réflexion de Montaigne en plaçant les besoins de leurs assurés au cœur de leur métier<sup>9</sup>. Afin de comprendre pourquoi les risques de guerre ne font pas partie de la police ordinaire des risques de mer, il est nécessaire de retracer son évolution historique. À l'origine de l'assurance maritime, les risques de mer et les risques de guerre faisaient l'objet d'une couverture commune, puis, il est devenu un risque extraordinaire au régime spécial (paragraphe 1). L'objet de cette section est de mettre en relief le côté affairiste du contrat d'assurance maritime qui doit profiter aux deux parties qui sont des professionnels aguerris du monde commercial. Ils se sont aperçus que la souscription systématique à l'assurance des risques de guerre n'était pas profitable à leur économie. Aujourd'hui, on retrouve un équilibre avantageux pour les deux parties au contrat d'assurance (paragraphe 2).

---

<sup>8</sup> M. de, MONTAIGNE, « *Les Essais* », Paris, Flammarion, 1934.

<sup>9</sup> J-P, MARCQ., « *Guide de l'assurance transport et logistique* », 3<sup>ème</sup> édition, L'Argus de l'assurance Edition, 2016, 503p.

## Paragraphe 1er. L'exclusion progressive et historique des risques de guerre

Historiquement, les risques de guerre étaient liés au transport maritime et faisaient partie intégrante des risques de mer liés à la navigation (A). Au fil du temps, les évolutions techniques du transport maritime, ainsi que la baisse de la fréquence des conflits, poussent progressivement le législateur à exclure ces risques de la police ordinaire (B).

### A. Des risques initialement ordinaires

La plus ancienne police d'assurance maritime connue est conservée aux archives diplomatiques de la ville de Florence en Italie et date du 22 avril 1329. En effet, il a fallu attendre le Moyen-Âge pour voir apparaître peu à peu la technique véritable de l'assurance, cela est en grande partie lié à l'ampleur prise par le commerce maritime à cette époque<sup>10</sup>. Il a notamment été retrouvé une police d'assurance garantissant le navire Clara en 1347 pour un voyage du port de Gênes au port de Majorque. En 1424, à Gênes, fut fondée la première société d'assurances maritimes. Cette pratique s'est rapidement étendue à l'ensemble des pays européens<sup>11</sup>. Dès 1435, Jacques Ier d'Aragon promulgua l'ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance. En France, la Chambre de commerce de Marseille conserve une police souscrite le 15 octobre 1584 pour le navire Saint-Hilaire, établie à l'occasion d'un transport de marchandises entre Marseille et Tripoli. La Chambre relève déjà un besoin de garantir les marchandises transportées contre le risque de piraterie très présent à cette époque<sup>12</sup>. Ces considérations historiques sont prépondérantes en ce qu'elles témoignent du fait que le monde du transport maritime a très vite compris l'importance d'assurer un voyage à une époque où les navires étaient soumis à une très forte sinistralité.

L'ordonnance de marine dite « Ordonnance de Colbert » de 1681, le Code de commerce et les polices d'assurance, n'opéraient aucune distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires, l'assimilation était complète. Le journaliste et philosophe français Charles LEMONNIER justifie cette situation par le fait que « *la guerre était à peu près l'état normal et habituel de l'Europe ; la paix formait plutôt l'exception que la règle... les risques de guerre*

---

<sup>10</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018, 964 p.

<sup>11</sup> J. FAVIER, « *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen-Age* », éd. Pluriel, 2013.

<sup>12</sup> G. BENEPLANC, A. CHARPENTIER, P. THOUROT, « *Manuel d'Assurance* », Paris, 1<sup>ère</sup> édition Savoirs, 2022, 541p.

*étaient si fréquents et si continuellement mêlés aux risques de paix, que les taux de primes devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres* »<sup>13</sup>. C'est pourquoi, les risques de guerre étaient couverts par la police d'assurance classique, et les propriétaires de navires, ainsi que les propriétaires de marchandises, n'avaient pas à souscrire à une police spéciale pour se prémunir de ces risques qui étaient ordinaires et fréquents. L'ordonnance de Colbert a posé une règle en incluant dans la garantie des compagnies d'assurance maritimes, les risques de guerre dans les mêmes conditions que les risques maritimes<sup>14</sup>. Cette règle fût reprise par le Code de commerce de 1807.

Les risques de guerre étaient donc parfaitement confondus avec les risques ordinaires et cela se retranscrivait, tant au niveau de la législation que des polices d'assurance<sup>15</sup>. Au niveau législatif, l'article 350 du Code de commerce de 1807 disposait que : « *Saint aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages, qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement par toutes les autres fortunes de mer* ». On observe que les risques de mer sont indistinctement qualifiés de fortune de mer.

La conséquence première de l'assimilation des deux catégories de risque par le législateur est la couverture de tous ces risques par un même contrat. Le fondement de cette assimilation est la probabilité du risque qui n'avait rien d'exceptionnel par rapport aux risques maritimes.

Après la chute du premier Empire en 1815, « *les guerres maritimes deviennent rares (...)* l'accord était donc complet pour ne plus admettre la garantie 'totale' de l'article 350 du Code de Commerce. Cela se fit, dès 1840, sous la forme de l'exclusion dans les polices, des risques de guerre »<sup>16</sup>. Cet extrait témoigne de l'adaptation des parties au contrat d'assurance à leurs besoins, c'est-à-dire une protection proportionnelle au risque. Il est évident que lorsque les risques de guerre diminuent, une assurance les couvrant devient moins nécessaires.

---

<sup>13</sup> C. LEMMONIER, « *Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes utilisées en France* », 1843.

<sup>14</sup> Article 26 de l'Ordonnance du 31 juillet 1681 de la marine relative à la police des ports, côtes et rivage de la mer (dite ordonnance de Colbert).

<sup>15</sup> G. PINSON, « *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives* », Mémoire, Université de Paris II, décembre 2004, p. 8.

<sup>16</sup> P. LUREAU, « *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises* », Paris, 1941.

Au cours de la première Guerre Mondiale, la liste des exclusions figurant dans les polices « risques ordinaires » fut étendue<sup>17</sup>. Cela peut paraître paradoxal lorsque l'on connaît l'ampleur considérable de cette guerre tant au niveau des pertes humaines que des sinistres aux navires. Néanmoins, les acteurs de l'assurance du transport maritime avaient compris que cette exclusion était devenue nécessaire et avantageuse. On assiste à cette époque à la naissance d'un système dans lequel seul le risque « extraordinaire » pourra être couvert. L'ampleur des dommages étant devenus trop importants, les assureurs eurent l'obligation de garantir les risques avec l'État en 1917<sup>18</sup> dans le but de maintenir l'économie du pays.

Ainsi, même si elle demeure un risque qui est craint par les transporteurs maritimes, de nos jours, la guerre ne constitue plus un risque ordinaire au même titre que le naufrage ou l'abordage. Par conséquent, les risques de guerre vont être définitivement exclus de la police française d'assurance maritime.

#### B. Des risques désormais exclus des risques ordinaires

La distinction entre risque de guerre et risque de mer est récente. Elle est le fruit d'une longue évolution à travers les siècles. La notion de risque de guerre a su évoluer au fil des siècles dans le but de s'adapter aux besoins du marché. Cette dernière devenant inadaptée à notre époque et aux risques inhérents, les assureurs ont progressivement modifié leurs polices. La principale raison de ce changement majeur réside dans la baisse des conflits armés et de manière corolaire dans la baisse de la sinistralité due à des risques de guerre. Cette exclusion légale n'est pas d'ordre public, donc l'assureur peut à travers une disposition particulière, garantir les dommages causés par la guerre, les émeutes ou les mouvements populaires.

Sur le plan législatif, c'est la loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes qui a pris acte de cette situation et des risques exceptionnels de cumul en cas de guerre. Après avoir été longuement réglemantée par l'ordonnance de Colbert de 1681, puis par le Code de commerce de 1807, l'assurance maritime a fait l'objet de la loi du 3 juillet 1967 et du décret du 19 janvier

---

<sup>17</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance* » « *risques de guerre des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, n° 698, 1er décembre 2008.

<sup>18</sup> F. MATHIEU, « *L'assurance risque de guerre, risque terroriste* », site web : <https://www.insurancespeaker-wavestone.com/>, consulté le 22 décembre 2022.

1968 qui sont tous deux devenus le Titre VII du Livre premier du Code des assurances en 1976. Il est désormais prévu à l'article L. 172-16 du Code des assurances, disposition figurant au Titre VII dédié à l'assurance maritime, fluviale et lacustre, que :

*« Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subies par les biens assurés et résultant :*

*1° De guerre civile ou étrangère, de mines et tout engins de guerre ;*

*2° De piraterie ;*

*3° De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;*

*4° D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock out, d'acte de sabotage ou de terrorisme ;*

*5° Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article L. 173-8 ; des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle des particules »<sup>19</sup>.*

Puis, l'article L. 121-8 alinéa 1 du Titre II du code des assurances à propos des règles relatives aux assurances de dommage et en vigueur depuis le 21 juillet 1976 dispose que : *« L'assureur ne répond pas, sauf convention contraire, des pertes et dommages occasionnés soit par la guerre civile, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires »<sup>20</sup>.*

Ainsi les assureurs ont dû s'adapter à la législation en modifiant leurs polices et, les exclusions sont reprises dans les garanties de base. Pour les assurances, la Police Française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques datant de 2012, consacre en sa section première intitulée « Etendue de l'Assurance » un article 1.2.3 qui dispose que *« Sauf convention contraire, en aucun cas ce contrat ne couvre les pertes, dommages, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de : 1) Guerre civile ou étrangère, révolution rébellion, insurrection, hostilités, représailles et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre ;*

---

<sup>19</sup> Article L. 172-16 du Code des assurances 2023, sous la direction de B. BEIGNIER, J-M DO CARMO SILVA, 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>20</sup> Article L. 121-8 du Code des assurances 2023, sous la direction de B. BEIGNIER, J-M DO CARMO SILVA, 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

(...) »<sup>21</sup> (voir chapitre 2). En ce qui concerne les assurances facultés, on peut se rapporter à l'article 7-7 de la Police française d'assurance maritime sur facultés qui procède à la même exclusion<sup>22</sup>. Les polices viennent matérialiser l'exclusion législative de ces risques en se fondant sur l'article L. 172-16 du Code des assurances.

Avant de s'intéresser au fait que l'exclusion est relative « *sauf convention contraire* » (voir chapitre 2), il s'agit de souligner que l'on a exclu ce risque des polices classiques parce que les assurés ne voyaient plus l'intérêt de s'en prémunir. Or, en droit des assurances, le risque est l'élément majeur de l'acte d'assurance puisque de son évaluation dépend l'économie du contrat, et de sa survenance dépend la mise en jeu de la garantie<sup>23</sup>. C'est l'évènement incertain contre lequel on cherche à se protéger. Le fait d'exclure les risques de guerre de la police classique n'est donc pas anodin, cela met en exergue la futilité de sa couverture dans une grande majorité des voyages maritimes.

Enfin, les polices d'assurance françaises matérialisent cette exclusion et, il est possible de retrouver au chapitre 2 de la police française d'assurance maritime sur facultés (tous risques) un article 7 qui dispose que :

*« Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :*

*7° a) guerre civile ou étrangère, (...) acte de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre (...)*

*c) émeutes, mouvements populaires, grèves (...)*

*d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre. »<sup>24</sup>.*

Ainsi, c'est la baisse de la sinistralité qui a eu pour conséquence une évolution législative dans un premier temps et qui a permis un changement des polices d'assurance dans un second

---

<sup>21</sup> Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques, à l'exclusion des navires de pêche et des navires en construction, 1<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>22</sup> Police française d'assurance maritime sur facultés, imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

<sup>23</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018, 964 p.

<sup>24</sup> Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises), Garantie « tous risques », 1<sup>er</sup> juillet 2009.



temps. Les risques de guerre sont devenus des risques extraordinaires différenciés des risques maritimes ordinaires.

Cette exclusion progressive des risques de guerre de la police classique n'est donc pas intervenue par hasard. Elle sert un équilibre commercial entre l'assuré et son assureur, tous deux conscients des avantages de cette exclusion.

## **Paragraphe 2. Une exclusion relative avantageuse**

Le Professeur Patrick THOUROT déclarait « *Les grands sinistres nous renvoient en tant qu'assureurs, aux grands principes : ne sont pas assurables le défaut d'aléa et le hasard moral, et non le risque de grande ampleur* »<sup>25</sup>. Cette remarque convient parfaitement à l'idée qui sera développée dans ce paragraphe puisque nous verrons que l'exclusion des risques de guerre de la police classique d'assurance est à nuancer, les risques de guerre sont assurables. L'objet de ce paragraphe n'est pas de rechercher les conditions d'assurance contre ces risques mais bien de voir pourquoi ces risques exclus sont tout de même assurables. Ce qu'il est souhaitable de démontrer au fil de ce paragraphe est qu'il était temps d'exclure les risques de guerre et d'adapter les polices aux risques inhérents de l'époque. Deux arguments majeurs ressortent naturellement, d'une part l'avantage est économique (A), d'autre part, l'avantage est pratique dans le sens où il permet un choix et distingue ce qui est couvert de ce qui ne l'est pas (B).

### A. La réduction avantageuse du montant de la prime

Le régime légal consacré par le Code de commerce de 1807 entraînait des conséquences sur le taux de prime à payer par l'assuré. En effet, lorsque la prime était fixée en temps de paix, et qu'une guerre venait à éclater, les risques devenaient plus probables. Mais le montant fixé au contrat ne pouvait être augmenté, ce qui désavantageait les assureurs. Inversement, lorsque le contrat était conclu en temps de guerre, le montant de la prime était fixé en fonction d'une forte probabilité de survenance des risques de guerre et pouvait paraître anormalement haut en cas

---

<sup>25</sup> G. BENEPLANC, A. CHARPENTIER, P. THOUROT, « *Manuel d'Assurance* », Paris, 1ère édition Savoirs, 2022, 541 p.

de paix retrouvée. Ainsi, cette assimilation entraînait un déséquilibre dans le contrat d'assurance. Les assureurs doivent prendre en considération l'évolution des risques afin d'offrir aux bénéficiaires, des polices d'assurance adaptées à leurs besoins.

Concernant, tout d'abord, le fonctionnement de la prime en droit des assurances ; la première et principale obligation de l'assuré au contrat d'assurance est de payer la prime<sup>26</sup>. Selon l'article L. 113-2 du Code des assurances, l'assuré est « *obligé de payer la prime ou cotisation aux époques convenues* ». L'établissement de la prime est libre, le principe de la liberté des prix et des tarifs, par le jeu de la libre concurrence, s'applique au marché de l'assurance. L'assureur calcule chaque année la prime à partir de la sinistralité passée<sup>27</sup>. Si les sinistres dus aux risques de guerre sont enlevés, alors le montant de la prime va obligatoirement baisser. Le taux de prime est calculé grâce à la probabilité des sinistres qui consiste à connaître la fréquence des sinistres, c'est-à-dire, combien de sinistres surviennent pour telle proportion de navires ou de marchandises<sup>28</sup>. Une fois de plus, en retirant les risques de guerre de la police classique, il est aisé de comprendre que l'assuré ne va pas payer pour des risques qui ne sont pas couverts. Ainsi, le montant de la prime va diminuer. La prime d'assurance est donc fixée en fonction des risques encourus par l'expédition.

Par conséquent, cette exclusion des risques de guerre de la police classique est avantageuse pour les propriétaires de navires ou de marchandises qui n'ont pas besoin d'assurer leurs biens contre les risques de guerre ; du fait que dans certaines zones géographiques du globe, les risques sont proches de zéro<sup>29</sup>. Le Comité des Assureurs Maritimes et Transports est un organisme technique, ayant pour mission de faciliter et de développer l'activité économique des assureurs maritimes et des transports. Il doit également faciliter l'activité de leurs assurés, et classer les zones géographiques en fonction de la probabilité de la survenance des risques de guerre. Par exemple, le Danemark est classé en zone 1 ce qui veut dire que les risques de guerre sont extrêmement faibles<sup>30</sup>. Il n'y a donc peu d'intérêt à assurer son navire ou sa marchandise contre ce type de risque en cas de voyage dans cette partie du globe. La disparition des risques de guerre des polices classiques a donc un intérêt économique puisqu'elle influe directement le coût de l'assurance. Il est donc possible de constater une tendance à la diminution logique du

---

<sup>26</sup> P. WEYER, « *La prime d'assurance* », Thèse Paris, 1932.

<sup>27</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018, 964 p.

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> Site web Cesam, disponible sur : [www.cesam.fr](http://www.cesam.fr), consulté le 16 novembre 2022.

<sup>30</sup> *Ibid.*

coût des primes d'assurance. Lorsqu'au cours du transport maritime, les navires naviguent dans les eaux des États en apaisement de la guerre ou bien quand il n'y a pas de raison de craindre une guerre, un acte de terrorisme ou de piraterie, pourquoi payer une prime couvrant tous les risques ?

Cet avantage économique est nécessaire à la viabilité des voyages entrepris, et plus généralement au bon équilibre du commerce international. En plus de la réduction de la prime et du bénéfice engendré par l'assuré, l'exclusion des risques de guerre apporte une nécessité de mieux décrire ce que le contrat couvre ou ne couvre pas.

#### B. Une clarification pratique des risques couverts

Selon Paul ALLAERT, la séparation des deux sortes de risque marque un incontestable progrès sur les habitudes antérieures<sup>31</sup>. Les assureurs doivent désormais encadrer leurs garanties pour exclure les risques qu'ils ne souhaitent pas prendre en charge. La couverture des deux sortes de risques pouvait être assortie de quelques difficultés, notamment lorsqu'un risque provenait à la fois des risques de guerre et des risques de la navigation. Désormais, les confusions ne sont plus possibles, puisqu'il existe des assureurs qui se sont spécialisés dans la couverture des risques de guerre, à l'image de la société GAREX, leader mondial de l'assurance des risques de guerre et assimilés maritimes et transport<sup>32</sup>. Ainsi, les assureurs des risques de mer sont à l'abri d'une confusion dans la garantie du risque qui les incombe.

On remarquera que la liste de ces exclusions est strictement limitée et porte sur des événements étrangers à l'assuré. Les risques inhérents à la navigation comme à l'abordage ne sont pas exclus, puisqu'un capitaine qui respecte les consignes de la sécurité maritime a plus de chance de prémunir son navire et sa cargaison d'un risque de mer. En revanche, un mouvement de grève, ou un acte de piraterie peut intervenir à tout moment, indépendamment du comportement d'un équipage.

---

<sup>31</sup> P. ALLAERT, « *De l'assurance des risques de guerre* », Thèse, Paris, 1900, p.188.

<sup>32</sup> Site web GAREX, disponible sur : <https://www.garex.fr/>, consulté le 22 mars 2023.

Les exclusions sont reprises dans les garanties initiales, tant en assurance corps qu'en assurance faculté, et elles sont pratiquées sur tous les marchés d'assurance maritime en raison du niveau potentiel des pertes accumulées. Par exemple, l'article 24 de la police anglaise dispose « *In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by civil war (...)* »<sup>33</sup>.

Ensuite, l'exclusion légale de l'article L- 121-8 du code des assurances exclut la garantie due par l'assureur des dommages occasionnés par les risques de guerre, mais il ne signifie pas que l'un de ces événements suspend la garantie durant toute la durée de leur déroulement. Le contrat d'assurance se poursuit, l'assureur étant tenu de couvrir les dommages qui, même s'ils se produisent en temps de guerre, ne sont pas causés par celle-ci. Cette exclusion légale clarifie les relations entre assureur et assuré dans la mesure où il est malaisé de prévoir la fréquence et l'intensité de tels risques et le volume ou l'ampleur des dommages causés<sup>34</sup>. L'assuré veut pouvoir connaître l'étendue de sa garantie et l'assureur n'est pas confus dans la gestion du risque qui lui incombe.

Les risques de guerre ont progressivement été exclus des polices classiques d'assurance du fait des besoins évolutifs des parties au contrat d'assurance. C'est la raison pour laquelle cette exclusion est nécessaire et avantageuse pour les parties, tant d'un point de vue économique, que d'un point de vue pratique. Il a été démontré que les risques de guerre sont en constante évolution et les besoins des assurés peuvent varier en fonction du contexte géopolitique et de la zone géographique. L'exclusion est avantageuse pour les deux parties, les risques de guerre doivent être méticuleusement détaillés pour que l'assuré sache quel risque est couvert et quel risque ne l'est pas. C'est pourquoi, il faut constamment mettre à jour la distinction entre les événements couverts par les risques de mer de ceux couverts par les risques de guerre. Le champ d'application des risques de guerre semble toutefois large et peut créer des confusions pour l'assuré.

---

<sup>33</sup> Article 23 des « Institute Time Clauses » (Hulls) 1.10.83, Royaume-Uni, 7 janvier 1931. Traduit par nos soins : « En aucun cas cette assurance ne couvre les pertes et dommages liés ou causés par les guerres civiles ».

<sup>34</sup> Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER, B., DO CARMO SILVA, J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

## *Section 2. Une prise en compte de l'évolution des risques perfectible par les polices d'assurance*

Aujourd'hui, le risque de guerre n'a pas disparu mais il n'a plus le même visage. En effet, le risque de guerre comme on l'entendait avant et jusqu'à la seconde moitié du XXème siècle, à savoir, une guerre déclarée entre deux ou plusieurs États, n'existent quasiment plus. Le groupe de mot « risques de guerre » est trop large pour définir l'ensemble des risques auxquels font face les assurés, et, les polices se doivent de distinguer clairement les risques de mer des risques de guerre (paragraphe 1). En outre, au sein même de la catégorie des risques de guerre, le législateur a créé une distinction au travers de risques dit « assimilés » aux risques de guerre qu'il convient de distinguer (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1<sup>er</sup>. L'importance de la distinction entre risques de mer et risques de guerre**

La notion de risque de guerre est très difficile à apprécier surtout avec le développement des risques d'attentats et d'actes de terrorismes. La loi française ne donne pas de définition de l'acte de guerre, elle laisse ce soin à la jurisprudence, se rapprochant ainsi du droit anglo-saxon<sup>35</sup>. Il est très important que les polices énumèrent clairement les risques de guerre assurables (A), tout en informant l'assuré que certains risques sont totalement exclus des risques de guerre couverts (B).

#### A. L'énumération des risques de guerre assurables

Un transport maritime suggère la conclusion de trois différents contrats. Le premier est le contrat de vente, par exemple, une société française vend des marchandises à une société chinoise. Dans le but d'acheminer la marchandise, un contrat de transport est conclu entre le chargeur et un transporteur. Puis, pour se prémunir des risques inhérents à la navigation maritime, le propriétaire de la marchandise a intérêt à assurer sa cargaison auprès d'un assureur.

---

<sup>35</sup> J-P. MARCQ, « *Guide de l'assurance transport et logistique* », 3<sup>ème</sup> édition, L'Argus de l'assurance Edition, 2016, p.46.

C'est ce troisième contrat qui intéresse notre réflexion. Le futur assuré a besoin de savoir quels risques sont couverts lorsqu'il souscrit à une assurance risque de guerre.

Afin d'étendre leurs garanties, ou de les encadrer, et plus généralement d'adapter leur couverture aux risques inhérents, les assureurs doivent être au fait de l'évolution des risques.

Les textes législatifs ne nous aident pas à clarifier et à distinguer ce que sont les risques de guerre. Selon Blandine CAULETTE, « *Si l'on se plonge dans les textes de droit des transports dans l'espoir de parvenir à interpréter au mieux les événements susceptibles de donner lieu à une indemnisation, c'est peine perdue.* »<sup>36</sup>. En droit international maritime, les règles de Hambourg sont muettes en la matière, celles de La Haye/Visby ou les Règlements de Bruxelles et amendés évoquent les « *émeutes ou troubles civils, faits de guerre ou d'ennemis publics* »<sup>37</sup> et, la Loi de 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes envisage que lorsque « *des faits constituant un événement non imputable au transporteur* »<sup>38</sup> sont à l'origine du dommage, le transporteur est exonéré de sa responsabilité.

De surcroît, il existe une différence entre les assurances terrestres et maritimes dans le code des assurances, à savoir l'exigence tenant au caractère formel et limité des clauses d'exclusion qui est énoncée à l'article L. 113-1 du code des assurances « *Les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police.* »<sup>39</sup>. On ne retrouve cette exigence dans le Titre VII du Code des assurances qu'en ce qui concerne les assurances fluviales et lacustres. Or, le caractère formel interdit à l'assureur d'exclure un comportement général ou la violation d'une obligation qui ne serait définie ou présentée que de manière subjective ou imprécise<sup>40</sup>. Le docteur en droit Frank TURGNE y voit une limite pertinente, puisque cette exigence tenant au caractère formel et limité des clauses d'exclusion a pour fonction de faire connaître à l'assuré l'étendue exacte de sa garantie. Si elle n'est pas applicable à l'assurance des transports maritimes, peut-être que les clauses seront floues et leur

---

<sup>36</sup> B. COLETTE, « *Risques de guerre : entre deux feux* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3353, 21 février 2011.

<sup>37</sup> Article 4-2 e) f) k) de la Convention de Bruxelles et ses différents amendements, Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature (« Règles de La Haye »), 25 août 1924, entrée en vigueur le 2 juin 1931.

<sup>38</sup> Article 27 d) de la Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, abrogée par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 – article 7.

<sup>39</sup> Article L. 113-1 du Code des assurances 2023, sous la direction de B. BEIGNIER, J.-M., DO CARMO SILVA, 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>40</sup> F. TURGNE, « *Les vertus du droit français des assurances maritimes* », Le Droit Maritime Français, n° 841, 1er décembre 2021.

interprétation avantagera l'assureur pour ne pas indemniser un sinistre d'origine litigieuse. Néanmoins, nous pouvons également y voir une plus grande marge de manœuvre dans la rédaction des clauses d'exclusion. En tout état de cause, ces clauses se doivent d'être les plus claires et les plus précises possibles pour limiter les divergences d'interprétation<sup>41</sup>.

Il convient désormais de s'intéresser aux risques exclus par les polices classiques mais qui sont tout de même assurables. Les imprimés « risques de guerre » couvrent tant, en assurance corps qu'en assurance faculté :

a) *« la guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement, tous accidents et fortunes de guerre ; les actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*

b) *les captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions par tous gouvernements ou détention quelconque ;*

c) *les émeutes, mouvements populaires, grèves, lock out et autres faits analogues ;*

d) *la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;*

e) *les armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;*

f) *le sabordage ou destruction ordonnées par les autorités françaises à la suite de l'un des évènements énumérés ci-dessus »*<sup>42</sup>.

Toujours dans une optique de délimiter le champ d'application de l'assurance maritime des risques de guerre et, après avoir vu quels risques de guerres sont assurables, il faut désormais noter que certains risques demeurent totalement exclus.

---

<sup>41</sup> J. BIGOT, V. HEUZE, J. KULLMANN, « *Traité de droit des assurances, Le contrat d'assurance* », Tome 3, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, Lextenso éditions, 2014, 1743 p.

<sup>42</sup> Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008, modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009, et le 31 décembre 2017.

## B. Les évènements exclus des risques de guerre assurables

Tous les risques exceptionnels ne sont pas assurables, c'est-à-dire que l'assuré ne peut pas souscrire à l'assurance de certains risques exceptionnels et ce même moyennant une surprime. La nature même du contrat d'assurance suppose l'existence d'un aléa. Il est intéressant de relever de manière non exhaustive quelques exclusions des Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève<sup>43</sup>, énumère à l'article 3, les risques exclus. Ainsi, sont exclus :

« 1°) *la dépossession ou l'indisponibilité résultant de :*

*- captures, prises, arrêts, saisies, contraintes détentions ou leurs conséquence ordonnées par les autorités d'un Etat membre de l'Union Européenne, de la Suisse, du Lichtenstein ou de la Norvège ;*

*- saisie ou détention par une autorité de droit ou de fait, consécutive à une opération frauduleuse*

2°) *les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité :*

*- subis par les marchandises qui appartiennent lors du sinistre à un ennemi de la France »*

3°) *la détérioration des marchandises assurées par suite de retard. Toutefois, la détérioration naturelle des marchandises assurées par suite de retard est garantie lorsqu'elle survient à bord du navire ou sur allèges »*

En l'espèce, le législateur a ici exclu ces dommages pour satisfaire au principe de l'intérêt général de la France en cas de guerre.

Certaines marchandises sont également exclues et ne sont donc pas assurables, elles sont énumérées à l'article 4 des Conventions spéciales qui dispose que : « *Outre les exclusions énoncées aux Conditions particulières de la police, sont exclus de la garantie les munitions et le matériel de guerre, sauf convention contraire et prime spéciale.* »<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Article 4 des Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008, modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009, et le 31 décembre 2017.



Au sein de ces risques de guerre assurables, on distingue que deux types de risques de guerre se distinguent par leur gravité et par la fréquence de leur survenance. L'article L. 121-8 du code des assurances faisait déjà la distinction « *soit par la guerre étrangère, soit par la guerre civile, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires* ».

Une fois le champ d'application des risques de guerre assurables défini, il convient de remarquer des différences de nature au sein même des risques de guerre. Il faut donc définir ces différents risques assurables pour remarquer qu'en pratique ils sont bien différents dans la fréquence d'apparition ou l'intensité des dommages.

## **Paragraphe 2. Des risques plus ou moins exceptionnels**

L'objet de ce paragraphe consiste à relever qu'au sein même des risques de guerres, deux catégories diffèrent. Le rôle du législateur et de l'assureur, toujours dans une logique d'adaptation aux risques inhérents et aux besoins de l'assuré, est de mettre à jour les polices en fonction de la réalité des risques. Ces dernières années, il est possible de constater une évolution des risques à différents égards. Les marchandises transportées par voie maritime, et par définition les coques de navire, sont moins exposées à des risques de guerre à proprement parler (A) qu'à des risques politiques et sociaux (B), et l'objet de ce paragraphe est de définir ces risques.

### **A. La définition des risques de guerre stricto-sensu**

Pour savoir si l'assuré est couvert par le sinistre survenu, il est important de savoir si ce sinistre a pour origine un risque de mer ou un risque de guerre.

Lorsque les risques de guerre auxquels font face les navires de commerce sont évoqués, il est commun de penser à un navire qui se fait bombarder ou torpiller. En effet, le risque de guerre proprement dit englobe à la fois le risque de guerre civile et le risque de guerre étrangère. Le législateur français ne définit pas l'acte de guerre. C'est le droit international humanitaire qui nous donne une définition en distinguant le « conflit armé international » (ci-après « CAI ») du « conflit armé non international » (ci-après « CANI »). D'après la Convention de Genève de 1949, les CAI sont ceux qui se déroulent lorsqu'un ou plusieurs États ont recours à la force

armée contre un autre État et ceux quelles que soient les raisons<sup>45</sup>. La jurisprudence au travers du Tribunal Pénal International pour l'ex-Yougoslavie est venue proposer une définition générale des CAI dans l'affaire Tadic : « *un conflit armé existe chaque fois qu'il y a recours à la force armée entre Etats* »<sup>46</sup>. C'est ce que l'article L. 172-16 du Code des assurances nomme « *guerre étrangère* » lorsqu'il énumère les risques non couverts par l'assureur. Ensuite, l'article 3 commun aux Conventions de Genève de 1949 définit le CANI comme « *un conflit armé ne présentant pas un caractère international et surgissant sur le territoire d'un Etat* »<sup>47</sup>. C'est ce que l'article L. 172-16 entend par « *guerre civile* ».

La Cour de cassation a tenté de définir la guerre étrangère et on remarque qu'elle s'inspire du droit international humanitaire. Selon la Haute juridiction, « *la guerre étrangère consiste en la perpétration d'hostilités entre des Etats souverains ou des peuples différents* »<sup>48</sup>. La jurisprudence française s'est principalement construite sur les deux conflits mondiaux du XXème siècle. Il est alors possible de questionner ce qu'il advenait des dommages qui se produisaient après la guerre, mais qui étaient dus à l'explosion de bombes ou de mines posées pendant la guerre. La Cour d'appel de Bourges a tranché en 1954, jugeant que l'exclusion légale de l'article L. 121-8 ne s'applique pas<sup>49</sup>.

Ensuite, le juge français est venu clarifier ce que l'on doit entendre par guerre civile dans un arrêt de 2004, la définissant comme « *un soulèvement d'une population armée, fût-ce de façon rudimentaire, accompagnée d'opérations collectives de destruction de biens publics et privés sur tout le territoire national et destinés à renverser le pouvoir en place* »<sup>50</sup>. Cette définition a permis de reconnaître que le sinistre entrait dans l'objet du contrat d'assurance. Puis cet arrêt précise que la guerre étrangère peut exister en l'absence de déclaration de guerre. À titre d'exemple, les hostilités perpétrées en Espagne en 1936, en Algérie en 1954, ou au Liban en 1975 sont considérées comme des guerres civiles.

---

<sup>45</sup> Article 2, Conventions (I) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949.

<sup>46</sup> TPIY, Le Procureur c/Dusko Tadic, Arrêt Relatif à l'Appel de la Défense concernant l'Exception Préjudicielle d'Incompétence, IT-94-1-A, 2 octobre 1995, par. 70.

<sup>47</sup> Article 3, Conventions (I) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949.

<sup>48</sup> Cass. civ., 10 mars 1954, RGAT 1954, p. 296.

<sup>49</sup> CA Bourges, 16 mai 1956, RGAT 1956, p. 154.

<sup>50</sup> Cass. 1<sup>e</sup> civ., 28 novembre 2004, pourvoi n° 02-13.719, Lamyline

Côté assureur, les imprimés de 1970 reproduisaient exactement les termes de l'article L. 172-16 du code des assurances à savoir les guerres civiles, les guerres étrangères, les hostilités ou les représailles. Ces deux derniers termes étaient utilisés dans le but de mettre fin à certaines incertitudes juridiques quant à la nature des dommages. La rédaction antérieure de l'article L. 172-16 n'était probablement pas assez complète, laissant une marge d'interprétation.

Nous pouvons citer parmi les conflits récents, la guerre entre l'Iran et l'Irak qui dura de 1980 à 1988. De nombreux navires sont alors détruits et on recense 547 attaques survenues au cours du conflit, principalement dans le Golfe Persique<sup>51</sup>. Et parmi les conflits actuels, la guerre en Ukraine qui met le marché de l'assurance des transports maritimes sous haute tension, obligeant les assureurs à s'adapter à l'augmentation de l'intensité des conflits.

Toutefois, les dommages aux corps et aux marchandises transportées en lien avec une guerre étrangère ou une guerre civile se font plus rares. Cela s'explique naturellement par le fait de la diminution des conflits armés.

Enfin, le 5° de l'article L.172-16 du code des assurances qui exclut de la couverture d'assurance les dommages et pertes subies par les biens et résultant « *[d]es sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules* », instaure une dérogation relevée par le Doyen CHAUVEAU en 1971<sup>52</sup>. En effet, ces risques devraient provenir d'un engin de guerre.

Les dommages aux corps et aux marchandises transportées en lien direct avec une guerre étrangère ou une guerre civile à proprement parler se font plus rares. Même si les imprimés standards complètent cette garantie par les « *risques de représailles, de rébellion, d'hostilités, de révolution* » et tout acte d'hostilité en général. Au détriment des risques de guerre propres, il y a une augmentation des risques politiques et sociaux qui ont été assimilés aux risques de guerre.

---

<sup>51</sup> M. PATUANO, « *La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché* », Mémoire sous la direction de Pr. C. BLOCH et Pr. F. DENEFLÉ, Université d'Aix Marseille, 2016.

<sup>52</sup> CHAUVEAU, « *Assurances maritimes* », Extrait du juris-classeur commercial, Fascicule F. n°13. (Risques de guerre et risques assimilés), juin 1971.

Il existe des risques qui font l'objet de l'exclusion légale décrite à l'article L. 172-16 au même titre que les risques de guerre stricto-sensu, mais qui ne surviennent pas à la suite de guerres ou de guerres civiles. Ces risques sont dits assimilés aux risques de guerre.

## B. La définition des risques assimilés aux risques de guerre

Selon Blandine GRUAU, on aurait pu espérer du législateur qu'il affine les notions qui sont encore trop générales ou ambiguës. Cet avis est pertinent dans le sens où l'ancien article 1162 du Code civil disposait que « *[d]ans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation* »<sup>53</sup>, et pose ainsi le principe selon lequel une clause doit être non équivoque, sous peine de se retourner contre celui qui l'a stipulée<sup>54</sup>. En effet, il n'est pas dans l'intérêt de l'assuré que la clause soit interprétable de plusieurs manières puisque, au moment de la gestion des sinistres, l'assureur peut interpréter la clause en sa faveur pour dire que le risque à l'origine du dommage n'était pas couvert. Peut-être peut-il être considéré que depuis la réforme du droit des obligations de 2016, l'actuel article 1190 du Code civil est venu atténuer ce principe : « *Dans le doute, le contrat de gré à gré s'interprète contre le créancier et en faveur du débiteur* »<sup>55</sup>, étant entendu que le contrat d'assurance maritime est un contrat de gré à gré conclu entre professionnel et dont l'assuré est le débiteur.

De plus en plus d'actes sont entrés dans la catégorie des risques de guerre, certains ne résultent pas d'une guerre étrangère ou d'une guerre civile. Il s'agit donc d'interroger la raison de leur classement au sein des risques de guerre et s'ils sont effectivement à leur place.

Les clauses d'exclusion des polices ordinaires entreprennent aussi une énumération des risques assimilés pour citer les risques qu'elles excluent. Le texte fondamental de l'assurance maritime avait également fait cette énumération<sup>56</sup>. Il s'agira d'évoquer les risques assimilés

---

<sup>53</sup> Code civil, ancien article 1162, abrogé par Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016.

<sup>54</sup> B. GRUAU, « *Le point sur... l'assurance risque de guerre* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3480, 11 novembre 2013.

<sup>55</sup> Article 1190, Code civil 2023, sous la direction de LEVENEUR, L., 42e édition, LexisNexis, Hachette, 07 juillet 2022.

<sup>56</sup> Article L.172-16 du Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER, B., DO CARMO SILVA, J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

énumérés dans les clauses d'exclusion des polices ordinaires, tant en corps qu'en faculté, puisque l'on y retrouve un parallélisme.

Tout d'abord, la piraterie semble être l'un des risques assimilés les plus importants, cet acte illicite a beaucoup évolué et sa définition doit être adaptée à sa réalisation actuelle. La piraterie est exclue de la police « FAP sauf » mais, n'est exclue des assurances « Tous risques » que si elle a un caractère politique ou se rattachant à la guerre<sup>57</sup>. Le marché mondial intègre la piraterie aux risques de guerre. Le marché de l'assurance maritime établit une distinction entre la piraterie lucrative garantie par les polices des risques ordinaires, et la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre qui est couverte par les assurances des risques de guerre et assimilés. Le risque de piraterie est revenu dans les années 2000, la menace se concentrait dans l'Océan Indien et le Golfe d'Aden, plus particulièrement au large de la Somalie. Désormais, le risque semble s'être déplacé et les Nations Unies mettent en alerte l'Asie du Sud-Est et le Golfe de Guinée. En 2020, « 623 des 631 marins (99%) touchés par des enlèvements dans le monde travaillaient dans le Golfe de Guinée. »<sup>58</sup>. Connu pour ses eaux riches en hydrocarbures et ses ressources halieutiques, le Golfe de Guinée est considéré comme l'une des zones maritimes les plus dangereuses au monde, pourtant quelques 1200 embarcations s'y croisent chaque jour. Les pirates en mer sont donc toujours bien présents dans certaines régions du globe, ils ciblent principalement le pétrole, les marchandises et les personnes plus que les navires, il est donc intéressant d'assurer ces marchandises contre le risque de piraterie.

Il émerge de notre étude de ce risque assimilé une critique au regard des difficultés de distinction entre la piraterie lucrative et la piraterie politique. Le risque étant que les assureurs affirment que la piraterie a pour origine une motivation politique ou qu'elle se rattache à la guerre, alors que l'assuré ne serait pas couvert contre les risques de guerre. Il faut identifier les motifs qui poussent les pirates à commettre ces actes, il est donc difficile de classer ce risque. Peut-être pourrait-on inscrire la piraterie lucrative dans les risques de guerre ?

Ensuite, si le législateur fait état des mouvements populaires et des émeutes pour exclure la garantie de l'assureur, il ne les définit pas. On entend traditionnellement par mouvements populaires toute « *manifestation violente de la foule entraînant des désordres et la commission*

---

<sup>57</sup> Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises), Garantie « tous risques », 1er juillet 2009.

<sup>58</sup> P. LEPIDI, « *Face à la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, la riposte s'organise* », Le Monde, 08 décembre 2021, site web : [https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/08/face-a-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee-la-riposte-s-organise\\_6105210\\_3212.html](https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/08/face-a-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee-la-riposte-s-organise_6105210_3212.html), consulté le 11 avril 2023.

*d'actes illégaux* »<sup>59</sup>. Pour la Cour de cassation, ils ne se fondent pas nécessairement sur un caractère spontané mais peuvent avoir été réfléchis et organisés<sup>60</sup>.

La guerre moderne n'est plus la même que celle connue. Depuis les attentats du 11 septembre 2001 et la montée du terrorisme comme nouvel enjeu de sécurité internationale<sup>61</sup>. Le législateur en a tiré les conséquences, s'agissant d'un acte de guerre, sa réparation résulte d'un procédé analogue aux dommages de guerre.

Les risques sont exclus des polices d'assurance classiques. Cependant, les risques de guerre sont assurables par le biais de la souscription aux Conventions spéciales. Cette souscription nécessite de remplir des conditions qu'il convient d'analyser.

---

<sup>59</sup> H. GROUDEL, F. LEDUC, P. PIERRE, M. ASSELAIN, « *Traité du contrat d'assurance terrestre* », LexisNexis Litec, 2008.

<sup>60</sup> Cass. 2<sup>ème</sup> civ., 17 novembre 2016, n° 15-24.116, Publié au bulletin.

<sup>61</sup> Y. MAYAUX, « *Le terrorisme* », Dalloz, coll. « *Connaissance du droit* », 1997.

**CHAPITRE 2**

**LA VARIATION DES CONDITIONS**

**D'ASSURANCE EN FONCTION DES BESOINS**

**DE L'ASSURE**





## **CHAPITRE 2. LA VARIATION DES CONDITIONS D'ASSURANCE EN FONCTION DES BESOINS L'ASSURE**

Au cours des dernières décennies, on a pu observer une baisse générale de la sinistralité en mer et ceux tant sur corps que sur les marchandises. Une des explications principales réside dans la conteneurisation des marchandises qui a, de manière générale apporté des améliorations qui se sont traduites par une diminution des risques comme le développe Yves-Marie LEJEAN<sup>62</sup>. Si les évolutions techniques peuvent être source de diminution des risques de mer, elles peuvent à contrario être à l'origine de dégâts beaucoup plus importants en ce qui concerne les risques de guerre. L'évolution des armes est telle que l'on peut observer certaines réticences chez les assureurs lorsqu'ils contractent, notamment dans le contexte de la guerre en Ukraine.

C'est pourquoi, certes, la police type exclut la garantie d'un certain nombre de risques de guerre, mais tout en prévoyant leur rachat par la souscription d'une clause additionnelle. Les assureurs ont mis au point des Conventions spéciales auxquels peuvent souscrire les assurés selon certaines conditions. Ainsi, l'assurance des risques de guerre en transport maritime est subordonnée à des conditions telle que la souscription à une assurance maritime des risques ordinaires (section 1). Cette organisation permet le maintien d'un équilibre commercial puisque les parties au contrat d'assurance maritime sont des professionnels du transport dont le but est la recherche du profit économique. Dans cette optique, les assureurs effectuent un travail de prévention et la prime joue un rôle primordial en variant en fonction des zones géographiques empruntées par l'expédition (section 2).

---

<sup>62</sup> Y-M. LE JEAN., « *L'assurance des marchandises transportées par voie de mer et l'évolution du droit des transports maritimes* », Thèse, 1979, p 83.

## *Section 1. La souscription aux Conventions spéciales*

Une guerre, des attentats, des émeutes ou mouvements populaires peuvent toujours survenir dans de nombreuses parties du monde. Les marchandises en transit peuvent se retrouver bloquées dans un port, sur un quai ou même détruites dans des endroits très éloignés du point de départ ou de destination. Ainsi, ces risques peuvent être rachetés par le biais de Conventions spéciales. Les Conventions spéciales donnent au souscripteur la possibilité de souscrire à des garanties dites optionnelles qui ne font partie ni de la garantie de base, ni des garanties du fait de la loi. Ces Conventions spéciales sont encadrées et nécessitent donc des conditions impératives pour y souscrire (paragraphe 1). Ensuite, il faut toujours garder à l'esprit que le risque doit être assurable et, c'est la notion d'aléa qui vient en grande partie justifier l'assurabilité d'un risque. C'est pourquoi, les Conventions Spéciales se doivent d'être intimement liées à la réalité des menaces et ont donc fait l'objet de plusieurs modernisations tant en assurance corps, qu'en assurance faculté (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1<sup>er</sup>. Les conditions de souscription aux risques de guerre**

L'exclusion légale instaurée par l'article L.121-8 du code des assurances n'est pas d'ordre public donc l'assureur peut à travers une disposition particulière, garantir les dommages causés par la guerre, les émeutes ou les mouvements populaires. Ainsi l'assureur va proposer à l'assuré des Conventions Spéciales dans le but de couvrir les risques de guerre. Ces Conventions spéciales sont subordonnées à deux conditions impératives majeures, à savoir la souscription à une assurance des risques de mer dans un premier temps puisque la garantie des risques de guerre ne fait que compléter la garantie ordinaire en couvrant les risques particuliers (A). Puis, par opposition aux dispositions impératives énumérées par l'article L. 171-2 du Code des assurances, l'article L. 172-16 du même code ne constitue qu'une disposition supplétive, les assurés ont la possibilité de racheter ces exclusions moyennant une surprime pour couvrir ces risques de guerre et assimilés (B).

## A. La souscription à une assurance risque ordinaire

Ce paragraphe a vocation à s'intéresser à deux modèles de Conventions spéciales proposés par la Fédération Française de l'Assurance (ci-après « FFA ») puisque notre étude se concentre sur les assurances facultés et corps de navires et ce même s'il existe d'autres imprimés standards plus spécifiques comme pour les corps de pêche ou de plaisance<sup>63</sup>.

Nous étudierons l'assurance des corps de navire : « *Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et risques assimilés* » avec les Imprimé du 11 décembre 1990 et Imprimé du 1<sup>er</sup> janvier 2012, et, l'assurance des facultés : les « *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue* » du 1<sup>er</sup> octobre 2008, modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009. Elles sont spécifiques au marché français et la pratique française fait de l'existence de la garantie risques ordinaires, un préalable indispensable à l'efficacité des Conventions spéciales.

L'article premier de ces Conventions spéciales pour les assurances de marchandises dispose que « *Les présente Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établies sur les Polices Françaises d'Assurance des Marchandises transportées par voie maritime (...)* »<sup>64</sup> et instaure ainsi une condition impérative pour se prémunir des risques de guerre. Ces Conventions Spéciales ne peuvent donc être souscrites qu'en complément d'un contrat d'assurance « risques ordinaires ». En d'autres termes, elles ne sont pas autonomes, on ne peut pas uniquement souscrire à ces conventions spéciales et donc s'assurer uniquement contre les risques de guerre. Cette disposition est prévue dans toutes les conventions spéciales, aussi bien sur faculté que sur corps. Pour les assurances des corps des navires cette disposition est prévue en introduction « *Les présentes conventions n'ont de valeur que si elles complètent un contrat d'assurance couvrant les mêmes biens et intérêts contre les risques garantis par l'un des imprimés des polices d'assurance navire de mer* »<sup>65</sup>. Ainsi la police spéciale contre les risques de guerre ne peut être souscrite qu'en tant que garantie complémentaire pour couvrir le même navire et/ou sa cargaison, pour la même valeur et pour

---

<sup>63</sup> Site web officiel de la FFA : <https://www.franceassureurs.fr/>, consulté le 11 juin 2023.

<sup>64</sup> Article 1, Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

<sup>65</sup> Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et assimilés, imprimé de 1970, modifié en 1983.

le même voyage. Il doit y avoir identité de navire ou de marchandises<sup>66</sup>. Cette garantie risques de guerre et assimilés ne fait que compléter la garantie ordinaire en couvrant des risques particuliers.

En outre, les intérêts qu'elle couvre sont ceux prévus dans la police de base par conséquent il doit s'agir du même navire ou de la même marchandise. En effet, cet article premier poursuit, « *couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale* »<sup>67</sup>.

Il convient donc de voir comment souscrire à une assurance contre les risques de mer. Pour ce faire, il semble nécessaire de rappeler que l'assurance maritime n'est pas juridiquement obligatoire, sauf les cas prévus aux articles L. 5123-1, L. 5123-5, L. 5123-6, L. 5123-7, L.5241-4-5, L. 5344-4 du Code des transports<sup>68</sup> qui instaurent, pour les navires d'une jauge brute de plus de 300 unités, une obligation d'assurance pour la garantie des créances maritimes soumises à limitation. La nécessité de l'assurance maritime trouve sa source dans les dommages que peuvent subir ou même causer le navire sa cargaison et leurs accessoires. Il faut prendre en charge les dommages survenus dans le cadre d'une expédition maritime. Depuis l'ordonnance du 15 juillet 2011<sup>69</sup>, l'expression « risques maritimes » a remplacé l'expression « risques relatifs à une opération maritime » qui est donc plus large dans le domaine.

Même si tous ces risques ne sont pas obligatoirement assurables, il est constant que du fait de l'énormité des capitaux engagés et des dommages susceptibles d'être causés ou subis en mer a rendu indispensable le recours à l'assurance en pratique. Ainsi, l'article L. 111-6 du Code des assurances classe les « corps de véhicules maritimes ainsi que les « risques de responsabilité y afférents » et « les marchandises transportées » parmi les « grands risques » qui exigent un formalisme particulier<sup>70</sup>.

L'assurance maritime est caractérisée par la nature maritime du risque causal du dommage. Pour être assurables, les choses et valeurs doivent donc être exposées aux risques de

---

<sup>66</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, N° 698, 1<sup>er</sup> décembre 2008, p. 981 et s.

<sup>67</sup> Article 1, Convention spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

<sup>68</sup> Ordonnance n° 2011-635, 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du Code des transports au droit de l'Union européenne, JO, 10 juin, p. 9834.

<sup>69</sup> Ordonnance n° 2011-839, 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, JO n°0163, 16 juillet 2011., p. 12290.

<sup>70</sup> Ce formalisme sera évoqué dans les obligations et responsabilités des parties au contrat d'assurance dans la deuxième section du présent chapitre.

la navigation maritime. Cette règle était énoncée à l'article 334 ancien du Code de commerce de 1807 puis reprise par l'article L. 171-1 du Code des assurances qui dispose que

« Et régie par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir :

1° les risques maritimes ; »<sup>71</sup>.

L'objet de l'assurances est le risque maritime c'est à dire un dommage subi ou une valeur engagée lié à un évènement déterminé à savoir les risques de mer. Depuis l'ordonnance de Colbert qui évoquait les « pertes et dommages qui arriveront sur mer », les risques de la mer dont les assureurs sont garants sont ceux de la fortune de mer. De *fors*, *fortuna* sort (dé)favorable, hasard, la fortune évoque le cas fortuit<sup>72</sup>. La fortune de mer englobe donc aujourd'hui tous les périls de la navigation qui peuvent atteindre l'expédition. En raison de cette perception large de la fortune de mer, la loi a adopté une formule générale selon laquelle « l'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou un évènement de force majeure »<sup>73</sup>.

Concernant la condition impérative de l'article 1 des Conventions spéciales pour souscrire à ces Conventions spéciales, il paraît logique de devoir souscrire à une assurance contre ces risques ordinaires puisque les polices couvrent les risques de mer, or, les risques de guerre n'en sont pas.

L'alinéa 2 de l'article premier des Conventions Spéciales sur les conditions générales rappelle que « La garantie est régie (...) par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance 'Risques ordinaires' à laquelle les présentes Conventions spéciales sont attachées en tant qu'elles n'y sont pas contraires »<sup>74</sup>. Ainsi les risques de guerre sont couverts par ces Conventions Spéciales qui viennent compléter les conventions générales des contrats d'assurance des risques de mer.

En France, des modèles de Conventions Spéciales sont proposés aux professionnels du transport autant pour l'assurance corps de navire que pour l'assurance faculté. Les Conventions

---

<sup>71</sup> Article L. 171-1, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNER B, DO CARMOSILVA J-M, 17<sup>ème</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>72</sup> P. CHAUMETTE, Droits Maritimes, Dalloz, 4<sup>ème</sup> édition, 2021/2022, p. 637.

<sup>73</sup> Article L. 172-11, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNER B, DO CARMOSILVA J-M, 17<sup>ème</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>74</sup> Conventions spéciales pour l'assurance facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie Waterborne du 1<sup>er</sup> octobre 2008, Article premier alinéa 2.

spéciales pour l'assurance des risques de guerre sont régies par leurs propres dispositions ainsi que par les dispositions des polices risques ordinaires. C'est la FFA qui met à disposition ces imprimés standards<sup>75</sup>.

Enfin, un autre argument en faveur de cette condition préalable se trouve dans l'article L. 172-17 du Code des assurances qui dispose que « *lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un évènement de mer* »<sup>76</sup>. On comprend que l'assuré pourrait se retrouver dans une situation de non-assurance s'il ne souscrit que la garantie des risques de guerre. Cet article étant d'ordre public, l'assurance contre les risques ordinaires est indispensable pour que les conventions spéciales aient des effets.

Une fois que l'assuré a souscrit à une assurance ordinaire pour se prémunir des risques de mer, il va pouvoir souscrire aux Conventions Spéciales en contrepartie d'une autre condition, celle de la surprime.

## B. Le rachat de l'exclusion légale

La police type exclut la garantie d'un certain nombre de risques tout en prévoyant leur rachat par la souscription d'une clause additionnelle. Comme il a été dit, les polices françaises d'assurance des marchandises et des corps de navire couvrant les risques ordinaires, excluent les risques de guerre et assimilés.

Cependant, moyennant surprime, les assurés ont la possibilité de racheter ces exclusions par le biais de la souscription ces de Conventions spéciales couvrant les risques de guerre et assimilés. C'est le cas depuis la loi du 3 juillet 1967 et l'article L. 172-16 alinéa 1 du Code des assurances qui vient d'entrée suggérer que l'exclusion des risques de guerre est relative « *Sauf Convention contraire (..)* »<sup>77</sup>. Le législateur a prévu la possibilité de stipulations contraires aux

---

<sup>75</sup> Site web officiel de la FFA : <http://www.ffa-assurance.fr/>, consulté le 13 juin 2023.

<sup>76</sup> Article L. 172-17, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNER B, DO CARMOSILVA J-M, 17<sup>ème</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>77</sup> Article L. 172-16, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNER B, DO CARMOSILVA J-M, 17<sup>ème</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

exclusions. L'exclusion légale est donc susceptible d'être rachetée, l'assureur a la possibilité d'étendre les garanties des risques ordinaires aux risques de guerre moyennant le paiement d'une prime additionnelle.

Pour qu'un assureur accepte de garantir un aléa, il doit pouvoir tarifer le risque et calculer au plus juste la prime d'assurance.

De manière générale, le principe de la liberté des prix et des tarifs, par le jeu de la libre concurrence, s'applique au marché de l'assurance. L'assureur calcule la prime à partir de la sinistralité passée. La prime d'assurance doit être fixée de telle sorte qu'elle puisse permettre à l'assureur de couvrir, en moyenne, les engagements futurs pour l'année en cours, ce sont les sinistres passés qui fixent la prime à venir.

Une autre justification de la surprime est que les Conventions spéciales portent sur une partie des risques exclus des garanties ordinaires et ont donc un caractère exceptionnel, c'est pourquoi il est possible de comprendre la surprime.

Ajoutons que les sinistres dus aux risques de guerre sont de plus en plus coûteux. Cela est dû à la course au gigantisme avec des navires qui dépassent désormais les 24 000 EVP<sup>78</sup> et qui coûtent des sommes astronomiques. L'augmentation de la taille des navires entraîne de facto l'augmentation de la valeur des marchandises transportées puisqu'un méga porte-conteneurs peut contenir de plus en plus de marchandises. Ainsi les primes pour souscrire à ces Conventions spéciales sont en augmentation. Or l'assureur établit la prime en fonction de deux critères : le taux de prime et l'assiette de la prime. Et, le taux de prime est calculé grâce à deux paramètres : la probabilité et le coût moyen des sinistres. Le coût moyen est de savoir lorsqu'un sinistre survient, est de savoir quelle sera son étendue, son intensité<sup>79</sup>. On comprend donc que pour les risques de guerre, cette prime peut être élevée puisque le coût moyen des sinistres est élevé.

Payer une surprime pour souscrire aux conventions spéciales en assurance maritime s'explique par plusieurs facteurs liés à la nature particulière des risques couverts et à la nécessité de garantir une protection financière proportionnée à la nature des risques et à l'étendue des sinistres. Les risques de guerre entraînent des pertes massives en peu de temps et les assureurs

---

<sup>78</sup> CMA CGM, « *Le CMA CGM JACQUE SAADE devient le premier porte-conteneurs de plus de 23 000 EVP du monde propulsé au GNL* », site web : <https://www.cma-cgm.com/>, consulté le 11 avril 2023.

<sup>79</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition LGDJ Lextenso éditions, 2018, p. 398.

doivent donc disposer de suffisamment de fonds pour faire face à de telles situations. La surprime contribue à constituer une réserve financière. A titre d'exemple, Moscou a menacé de couler les navires de commerce qui quitteraient le port d'Odessa en Ukraine et, le porte-conteneur *Joseph Schulte* a tout de même quitter le port d'Odessa. En représailles, Moscou a procédé à des tirs de sommation sur un navire qui se dirigeait vers Izmaïl, un port du Danube dans le sud de l'Ukraine<sup>80</sup>. La menace est réelle et les coûts pour les assureurs seraient faramineux.

La souscription aux Conventions spéciales est impérativement soumise à une première souscription à une police d'assurance des risques ordinaires tant en corps qu'en faculté du fait de leur caractère exceptionnel, puis parce que ce ne sont pas des risques exclusivement maritimes et pour éviter une situation de non-assurance à l'assuré. C'est pourquoi l'assuré doit racheter l'exclusion légale contre une surprime qui permet à l'assureur de garder une certaine réserve financière pour se prémunir de sinistre très coûteux. Dans le but de simplifier les relations contractuelles ces Conventions spéciales sont régulièrement actualisés. Cela contribue à garantir effectivement les risques inhérents que rencontrent les assurés.

## **Paragraphe 2. La modernisation des Conventions spéciales**

La couverture assurantielle des risques de guerre a connu de nombreuses mutations jusqu'à récemment. Au travers de ce paragraphe, il conviendra d'examiner les changements qui ont visé les conventions spéciales sur corps de navires et des marchandises transportées en gardant à l'esprit que le but premier était de satisfaire les intérêts de parties en prônant une meilleure identification des risques couverts (A) dans le but de les adapter au mieux aux risques inhérents que rencontrent effectivement les armateurs et autres propriétaires de navires lors des expéditions (B).

---

<sup>80</sup> Journal Le Point, « *Guerre en Ukraine : Kiev toise Moscou en mer Noire avec un cargo* », par G.A avec l'AFP, publié le 16 août 2023, site web : [https://www.lepoint.fr/monde/guerre-en-ukraine-kiev-toise-moscou-en-mer-noire-avec-un-cargo-16-08-2023-2531771\\_24.php](https://www.lepoint.fr/monde/guerre-en-ukraine-kiev-toise-moscou-en-mer-noire-avec-un-cargo-16-08-2023-2531771_24.php), consulté le 20 août 2023.



## A. Une offre d'assurance risques de guerre simplifiée

L'assurance des marchandises transportées par voie maritime, traditionnellement appelée « assurance facultés maritime » est régie en France par le titre VII du livre 1<sup>er</sup> du Code des assurances, modifié par une ordonnance de juillet 2011<sup>81</sup>. Et, depuis son entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2012, le régime des assurances marchandises transportées a été harmonisé et le mécanisme des assurances maritimes étendu à l'ensemble des assurances sur marchandises transportées, tous modes confondus, le terrestre, le ferroviaire et l'aérien<sup>82</sup>. L'objectif affiché étant de mieux prendre en compte le transport multimodal qui se développe énormément ces derniers temps et fait l'objet d'une course à la conquête des hinterlands. Les hinterlands sont les territoires sur lesquels les ports dominent le marché du transport. En la matière la France a pour diverses raisons pris un certain retard par rapport à ses voisins du Bénélux, néanmoins cette problématique aussi intéressante soit-elle ne fait pas l'objet de notre étude.

Le régime de l'assurance facultés maritime demeure le socle du dispositif. Mais c'est dans un souci de plus grande facilité que les transports ont fusionné sous ce même titre.

La Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) a récemment publié trois nouveaux modèles de Conventions Spéciales et clause relatives à la couverture des marchandises transportées par voie maritime, fluviale, terrestre et aérienne contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève<sup>83</sup>. L'objectif ainsi poursuivi par les assureurs est notamment de renforcer la lisibilité des garanties proposées aux assurés et de les adapter encore davantage à leurs besoins<sup>84</sup>.

A l'instar de cette harmonisation, d'autres mises à jour sont à saluer et vont dans le sens de faciliter l'identification du risque lors de la souscription et donc les échanges commerciaux entre assureurs et assurés, participant à l'amélioration générale de la couverture des risques de guerre. Ainsi, en parallèle des Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue 2008, la

---

<sup>81</sup> Ordonnance n° 2011-839, 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, JO n°0163, 16 juillet 2011., p. 12290.

<sup>82</sup> L. GARCIA-CAMPILLO, « *Le Lamy transport* », tome 2, 449 – Réforme de l'assurance transport, Éditions Lamy, Mis à jour février 2023.

<sup>83</sup> Circulaires FFSA du 9 juillet et 29 août 2008 – La Tribune de l'assurance, septembre 2008, p.21. Lettre Sea du 22 juillet 2008.

<sup>84</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, N° 698, 1<sup>er</sup> décembre 2008, p. 981 et s.

clause additionnelle « Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage » 2008. Cette clause spécifique, associée aux Conventions spéciales précitées n'a désormais plus lieu d'être au regard du nouvel imprimé<sup>85</sup>, ce qui facilite grandement la souscription.

Avant, les assurés avaient le choix entre la souscription d'une police « waterborne » ou d'une police « de bout en bout ». Désormais, la FFA a publié trois nouveaux modèles de Conventions spéciales et clauses datés du 1<sup>er</sup> octobre 2008. Il convient de lister les anciens et les nouveaux modèles, ce qui peut paraître répétitif mais pas moins nécessaire pour comprendre l'évolution de la souscription.

Ces modèles annulent et remplacent le dispositif suivant : a) Police « waterborne » : « *Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés* » du 30 juin 1970 ainsi que de nombreuses clauses telles que la clause additionnelle R.G.3 – Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage ; b) Police couvrant les risques maritimes de bout en bout : « *Police française couvrant les facultés (marchandises) contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires* » du 1<sup>er</sup> mai 1985 ainsi que la clause R.G.4 – Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage ; enfin, c) Conventions spéciales pour les transports autres que maritime : « *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie de terre, par voie de navigation intérieure ou par voie aérienne contre les risques de guerre et risques assimilés* » du 28 novembre 1977<sup>86</sup>. Tout cela est très fastidieux et on comprend alors la nécessité de simplifier la souscription pour les assurés. L'objectif est économique, si l'on simplifie la souscription, les relations commerciales augmentent.

Par conséquent, les trois nouveaux modèles sont les suivants :

- Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue ;

---

<sup>85</sup> L. GARCIA-CAMPILLO, « *Le Lamy transport* », tome 2, 449 – Réforme de l'assurance transport, Éditions Lamy, Mis à jour février 2023.

<sup>86</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* », *Le Droit Maritime Français*, N° 698, 1<sup>er</sup> décembre 2008, p. 981 et s.

- Conventions spéciales pour l'assurances des facultés (marchandises) transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie waterborne ;

- Clause de « *Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage* » additionnelle aux Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève – Garantie étendue.

Les assurés ont ainsi à leur disposition une police couvrant l'ensemble du voyage « Garantie étendue » et une police qui couvre uniquement la phase maritime du transport dite « waterborne ».

Les nouvelles Conventions spéciales « Garantie étendue » remplacent la police maritime de « bout en bout » du 1<sup>er</sup> mai 1985 et la police dite TFA « *Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie de terre, par voie de navigation intérieure ou par voie aérienne* ». Il s'agit d'une avancée pratique considérable pour l'assuré qui devait auparavant souscrire deux garanties séparées : l'une purement maritime, l'autre couvrant les phases terrestres, fluviales et aériennes du transport. L'assuré dispose désormais d'un contrat unique couvrant les marchandises pour l'ensemble du voyage quel que soient les modes de transports utilisés. Selon moi, cette évolution prend tout son sens et était nécessaire compte tenu de l'essor du transport multimodal.

Le souci d'une meilleure lisibilité des couvertures, de simplification et la volonté d'améliorer les conditions de garanties ont conduit à des modifications des durées de la garantie. Avant 2008, la police de bout en bout s'appliquait dans des délais maximums : « *La garantie (...) elle ne peut se prolonger, même à bord du navire de mer ou sur allèges, au-delà d'un délai de quinze jours à compter de, minuit du jour où le navire aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement* ». <sup>87</sup> Puis dans un délai de soixante jours si le transporteur terminait son voyage dans un autre port que celui prévu, et réexpédiait ses marchandises<sup>88</sup>. Ce qui est probable en risques de guerre puisque les navires sont amenés à changer leur cap en fonction des risques qui sont imprévisibles. Semblablement, la police TFA fixait des limitations

---

<sup>87</sup> Article 5 Prise d'effet et durée de la garantie, Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés, imprimé du 30 juin 1970 modifié le 30 juin 1983 et le 16 février 1990.

<sup>88</sup> *Ibid.*

de la durée des voyage fixées à 30 jours pour les transport terrestre et aérien et 60 jours en fluvial.

La modernisation des Conventions spéciales met fin à ces différents délais puisqu'elles renvoient désormais à la durée de la garantie par les Conditions générales des polices risques ordinaires ce qui harmonise et facilite la lisibilité entre les risques de guerre et les risques ordinaires. Ainsi l'article 5 de ces nouvelles Conventions dispose que « *La durée de la garantie est régie par les Conditions Générales et Particulières des Polices Françaises d'Assurance des Marchandises Transportées par voie maritime, terrestre, fluviale ou aérienne* »<sup>89</sup>. Selon ces Conditions Générales, la garantie commence au point extrême de départ du voyage, c'est-à-dire au magasin où la marchandise est prête à être chargée, pour cesser lors de leur déchargement du véhicule de transport au magasin du destinataire<sup>90</sup>.

De surcroît, ces nouvelles conventions de « magasin à magasin » intègrent la clause R.G.2 relative à l'arrêt des appareils de réfrigération et R.G.4 relative à la garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, ce qui s'inscrit encore dans une logique de simplification pour l'assuré qui n'a pas à souscrire à une clause additionnelle. Ainsi la prise en charge de ces frais est étendue à l'ensemble du transport et non plus seulement à un évènement à bord du navire<sup>91</sup>.

En deuxième lieu, les Conventions spéciales waterborne sont également intervenues dans un souci de simplification des garanties et d'une meilleure lisibilité. Cette clause limite la garantie à la phase maritime, à compter du chargement au port de départ, jusqu'au déchargement au port d'arrivée<sup>92</sup>. La garantie peut également prendre fin dans un autre cas, au-delà d'un délai de 15 jours après que le navire aura mouillé ou se sera amarré, même lorsque les marchandises n'ont pas été déchargées<sup>93</sup>. Nous pouvons y voir une certaine limite puisque dans le contexte des risques de guerre les navires peuvent être amenés à être bloqués dans les ports, c'est le cas de nombreux navires de commerce dans les ports ukrainiens qui sont menacés

---

<sup>89</sup> Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008, modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009, et le 31 décembre 2017.

<sup>90</sup> Article 3-1 Durée de la garantie, Police française d'assurance des marchandises transportées par voie maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, 1<sup>er</sup> juillet 2012.

<sup>91</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, N° 698, 1<sup>er</sup> décembre 2008, p. 981 et s.

<sup>92</sup> Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, garantie waterborne » du 1<sup>er</sup> oct. 2008, Article 6 alinéa 1

<sup>93</sup> Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, garantie waterborne » du 1<sup>er</sup> oct. 2008, Article 6 alinéa 2

de bombardements s'ils quittent le port. Alors qu'en est-il de la marchandise qui n'est plus couverte par une souscription risques de guerre, à cause d'évènements justement liés à la guerre.

En tout état de cause, il faut reconnaître que cette refonte opérée par le marché français de l'assurance améliore la lisibilité des garanties proposées aux assurés et facilite la souscription aux Conventions spéciales. La modernisation a également pour objectif d'adapter les garanties à la réalité des menaces.

#### B. Une adaptation des textes à la réalité des menaces

Les polices d'assurance sont des contrats, les parties peuvent définir librement les clauses, négocier les obligations auxquelles elles souscrivent dans le respect de la loi qui régira leur police, c'est-à-dire la loi que les parties choisiront. Les Imprimés standards peuvent donc faire l'objet de rajout ou de suspension de clause. En pratique, du fait de la dominance du marché britannique de l'assurance maritime, les clauses anglaises sont majoritairement utilisées. Celles-ci conviennent d'avantage aux assurés évoluant sur un marché international. Les Imprimés français sont moins utilisés. Ainsi, « Imprimés » proposés par la FFA sont de simples modèles de garantie puisque s'agissant d'une matière commerciale, les parties sont libres de les adopter ou non et même s'ils les adoptent, ils peuvent se garder le droit de les amender. En pratique les assurés cherchent à adapter ces clauses en fonction du réel risque au quel ils s'exposent.

A ce titre, le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, et de risques assimilés, ont connu de nombreux changements attestant ainsi des évolutions dans ce type d'assurance. A l'instar des changements sur les assurances des marchandises transportées, ces changements mettent en parfaite harmonie les risques de guerre avec les risques ordinaires. Depuis la mise en place des premières polices d'assurance risques de guerre, les risques ont évolué et les assureurs doivent prendre en considération cette évolution pour offrir aux bénéficiaires des polices adaptées à leurs besoins. On remarque particulièrement une évolution du risque de piraterie et de terrorisme.

Un basculement majeur concerne la piraterie. Désormais, peu importe sa nature, lucrative ou a caractère politique, ou se rattachant à la guerre, est exclue de la police corps et est prise en

charge par les Conventions spéciales risques de guerre<sup>94</sup>. C'est ce qu'il faut retenir de l'article 2.5 de la police corps de navire. La distinction ne présentait plus d'intérêt de nos jours et selon l'auteur Philippe DELEBECQUE, ce basculement profite aux parties et procure davantage de souplesse et permet une parfaite identification de ce risque particulier<sup>95</sup>. De plus, cela permet aux assurés de prendre des mesures préventives s'ils ne souscrivent pas aux risques de guerre et cela permet de tarifier le risque de piraterie de façon précise, le risque n'est plus placé au milieu des risques ordinaires et nécessite une tarification sur-mesure.

De 2008 à 2012, la piraterie a connu un essor historique et les pertes de l'économie maritime furent énormes. Le législateur en a sûrement tenu compte dans la Convention spéciale du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Il est par ailleurs notable que la liste des risques couverts par les Conventions spéciales s'est élargie par rapport à celle de la loi de 1967. On retrouve notamment, les faits de saisies, captures, arrêts, molestations ou détentions. Ces risques sont rajoutés dans les Conventions spéciales au fil du temps et témoignent de l'œil attentif du législateur et des assureurs qui souhaitent adapter la couverture à notre époque puisqu'on remarque que le mode opératoire des pirates semble prendre la voie de ces faits.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la prise en compte du risque terroriste est exponentielle. Il a fait comprendre que le secteur du transport est vulnérable à ce type d'attaque. Bien que le terrorisme semble prendre la direction des attaques contre les personnes, certains événements plus récents mettent en exergue le fait que le risque est présent dans le secteur du transport. A l'instar d'une explosion survenue à bord du navire de croisière « *JEAN NICOLI* » au Grand Port Maritime de Marseille en juillet 2016<sup>96</sup> ainsi que, des attentats qui ont visé la ville portuaire de Moukalla au Yémen<sup>97</sup>

Des changements ont également eu lieu en ce qui concerne la manière dont le dommage est survenu. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la rédaction dans les Conventions spéciales de la

---

<sup>94</sup> Art 2.5, Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques, à l'exclusion des navires de pêche et des navires en construction, 1er janvier 2012 (La piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre devient Piraterie c'est-à-dire toute forme de piraterie y compris piraterie dite lucrative ou économique c'est-à-dire sans revendication ou mobile politique).

<sup>95</sup> P. DELEBECQUE, « *Droit maritime* », Paris, 14<sup>ème</sup> édition, Éditions Dalloz, 2020, p. 981.

<sup>96</sup> J. Muller, « *Marseille : explosion toujours inexplicée au Grand Port Maritime* », Le Parisien, 31 juillet 2016, Site web : <https://www.leparisien.fr/faits-divers/marseille-mysterieuse-explosion-au-grand-port-maritime-un-ferry-evacue-31-07-2016-6007039.php>, consulté le 13 décembre 2022.

<sup>97</sup> Libération, « *Yémen : 35 morts dans un triple attentat dans un ex-bastion d'Al Qaeda* », AFP, 27 juin 2016, Site web : [https://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda\\_1462505/](https://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda_1462505/), consulté le 13 décembre 2022.

couverture des dommages causés par les torpilles et mines a changé. Elles garantissent les navires contre les dommages résultant de « torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non »<sup>98</sup>. Selon moi cette évolution est majeure et résout le problème des mines abandonnées qui peuvent causer des dégâts même en temps de paix, cependant les dégâts restent les mêmes et leur couverture est primordiale.

Ensuite, de nouvelles dispositions ont été insérées quant aux limites géographiques de la navigation à l'article 6 de l'imprimé du 1<sup>er</sup> janvier 2012 des conventions spéciales pour l'assurances des navires de mer. Il faut retenir que ces dispositions sont des limites à la navigation puisque le navire ne peut emprunter les zones à risques aggravés sans prévenir l'assureur. Or, l'ancienne garantie ne prévoyait pas cette limite, un autre système s'appliquait, celui de la souscription auprès de la Caisse Centrale de Réassurance (CCR) qui avait été créée en 1946 mais dont l'arrêt a été justifié par un nouveau cadre juridique de la réassurance. La nouvelle garantie s'appuie sur la pratique internationale et est donc plus complète. Ajoutons que les « Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève » du 1<sup>er</sup> juillet 2018 ont remplacé celles du 1<sup>er</sup> octobre 2008 afin de prendre en compte la suppression de la réassurance de l'Etat en illimité via la CCR des risques exceptionnels liés à un transport.

Cette modernisation des Conventions spéciales a apporté une meilleure lisibilité et compréhension des risques couverts tout en les adaptant à l'évolution des risques encourus par les assurés. Ce travail minutieux ne semble pouvoir être fait qu'en amont de la pratique mais évoluera toujours et le législateur semble tenir compte de cette évolution. La couverture des sinistres dépend également des obligations et des responsabilités des parties qui sont des professionnels aguerris et l'équilibre commercial doit être maintenu pour conserver une protection contre les risques de guerre.

---

<sup>98</sup> Article 1er b), 1<sup>er</sup> janvier 2012, Conventions spéciales pour l'assurance des corps de navires contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés.

## *Section 2. Le maintien d'un équilibre commercial*

Le contrat d'assurance maritime est souscrit par des professionnels, spécialistes et avertis des risques inhérents à leur activité. Rappeler que c'est l'inverse du contrat d'adhésion, cela se différencie du contrat d'assurance classique (paragraphe 1). Il faut ajouter à cela que la probabilité qu'un risque de guerre survienne, varie fortement en fonction de la voie de navigation empruntée. Ainsi, toujours dans une logique de ne pas nuire à telle ou telle partie du contrat, le législateur réserve à l'assureur une certaine flexibilité dans les conditions de souscription des Conventions spéciales (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1<sup>er</sup>. Un contrat souscrit entre professionnels**

Les parties au contrat d'assurance maritime sont à l'évidence des professionnels qui sont parfaitement en mesure de négocier d'égal à égal avec les assureurs. Aussi, le législateur a parfaitement compris que nous n'étions pas en présence d'un simple contrat d'adhésion<sup>99</sup> dont le contenu n'aurait pas fait l'objet de négociations entre les parties et aurait été imposé par un contractant à son cocontractant. Le contrat d'assurance de transport maritime diffère en ce sens du contrat d'assurance maritime. Nous sommes donc en présence d'un contrat de gré à gré au sein duquel les obligations de l'assureur (A) ne s'imposent pas face à celles de l'assuré (B). Nous évoquerons les obligations préalables à l'élaboration du contrat puisque la gestion des sinistres sera étudiée dans la Partie II. Rappelons que l'objet de ce paragraphe n'est pas de lister toutes les obligations des parties au contrat d'assurance maritime puisque ce n'est pas dans l'intérêt du sujet mais de procéder à l'étude des obligations qui permettent la stabilité de l'économie du contrat d'assurance maritime en évoquant les spécificités des risques de guerre bien que la souscription à ces risques ne change pas grandement les obligations des parties.

---

<sup>99</sup> F. Turgne, « *Les vertus du droit français des assurances maritimes* », *Le Droit Maritime Français*, N° 841, 1<sup>er</sup> décembre 2021.



## A. Les attributions de l'assureur des risques de guerre

Le contrat d'assurance maritime est soumis en principe aux règles générales de formation et de validité des contrats prévu aux articles 1101 et suivants du Code civil. Certaines de ces règles sont modifiées pour tenir compte des particularités et de la pratique du droit maritime.

Les modifications appellent certaines remarques concernant les parties au contrat. Le contrat d'assurance maritime est écrit, consensuel, aléatoire aux termes de l'articles 1108 alinéa 2 du Code civil. C'est également un contrat commercial car l'assurance maritime est un acte de commerce aux termes de l'article L. 110-2 du Code de commerce

Les polices d'assurance sont des contrats, les parties peuvent définir librement les clauses, négocier les obligations auxquelles elles souscrivent dans le respect de la loi qui régira leur police, c'est-à-dire la loi que les parties choisiront. Les Imprimés standards peuvent donc faire l'objet de rajout ou de suspension de clause. En pratique, du fait de la dominance du marché britannique de l'assurance maritime, les clauses anglaises sont majoritairement utilisées. Celles-ci conviennent d'avantage aux assurés évoluant sur un marché international. Les Imprimés français sont donc moins utilisés.

Le législateur a pris le soin de définir la notion de grands risques à l'article L. 111-6 du Code des assurances qui dispose que « *Sont regardés comme grands risques : Ceux qui relèvent des catégories suivantes : a) Les corps de véhicules maritimes ; b) Les marchandises transportées (...)* »<sup>100</sup>, il est alors possible de lui appliquer des règles spécifiques. Par exemple, une dérogation à l'obligation d'information précontractuelle est prévue. Cela signifie que les assureurs maritimes ne sont pas tenus d'adresser une notice d'information au futur potentiel assuré sur les prix, les garanties, les exclusions et même sur les obligations de l'assuré<sup>101</sup>. Cela est possible puisque l'assuré est un professionnel averti des risques de la navigation. Les assureurs grands risques bénéficient de règles spécifiques mais en nombre trop limitées selon le professeur Jean BIGOT<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> Article L. 111-6, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>101</sup> F. Turgne, « *Les vertus du droit français des assurances maritimes* », Le Droit Maritime Français, N° 841, 1er décembre 2021.

<sup>102</sup> J. Bigot, « *Pour une modernisation du Code des assurances* », JCP édition, Étude 1370, n° 8, 5 décembre 2011.

L'obligation principale de l'assureur est d'indemniser l'assuré en cas de survenance du sinistre prévu dans la police. Pour qu'après survenance du dommage l'assureur soit tenu d'indemniser, il faut que le risque, à l'origine du sinistre, ait été clairement à la base du contrat. Il faut donc que le risque soit aléatoire et que l'aléa soit mutualisé, c'est-à-dire que l'assureur ait pu l'évaluer<sup>103</sup>.

L'assureur s'engage à garantir l'assuré nonobstant la variation du risque qui est courante dans l'assurance des risques de guerre. Corrélativement, l'assuré s'engage à réaliser des déclarations régulières sur l'objet du risque.

### B. Les devoirs du souscripteur des risques de guerre

Dans l'assurance maritime, armateurs et chargeurs sont des personnes averties et aussi prévoyantes que les assureurs, si bien que le législateur n'a pas jugé bon d'intervenir pour protéger l'assuré. Dans l'assurance corps, l'assuré est l'armateur. Dans l'affrètement coque nu c'est à l'affréteur d'assurer le navire (article R. 5423-7 du Code des transports) alors que dans l'affrètement à temps, les primes d'assurance corps sont assumées par le fréteur. Il faut noter que le paiement des primes des risques de guerre fait généralement l'objet d'une négociation particulière entre le fréteur et l'affréteur<sup>104</sup>. Dans l'assurance sur facultés, l'assuré est le chargeur. Le chargeur n'est pas forcément le propriétaire de la marchandise et peut transférer cette charge à l'acheteur.

L'obligation principale de l'assuré est le paiement de la prime. Le Code des assurances stipule en son article L. 112-4 alinéa 1 que la police doit indiquer le montant de la prime<sup>105</sup>

La déclaration des risques est une obligation fondamentale de tout-assuré, y compris dans le droit commun de l'assurance. Selon Madame Yvonne LAMBERT-FAIVRE, elle « doit permettre à l'assureur de former son opinion sur le risque à garantir, de le classer dans les catégories de risques répertoriés par les statistiques et de déterminer ainsi le coût, donc le prix

---

<sup>103</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018, p. 215.

<sup>104</sup> P. Delebecque, « *Droit maritime* », Paris, 14<sup>ème</sup> édition, Éditions Dalloz, 2020, p. 927.

<sup>105</sup> Article L. 112-4, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17<sup>e</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

de cette garantie »<sup>106</sup>. Ainsi, la déclaration de l'assuré est un facteur déterminant du consentement de l'assureur à garantir le risque, ou tout au moins à le garantir au prix demandé. Une déclaration de mauvaise foi de l'assuré est une tromperie caractérisée de ce dernier. Même si l'assuré est de bonne foi, il n'en demeure pas moins qu'il y a rupture de l'équilibre du contrat, puisque du fait de l'opinion erronée qu'il s'en est fait, l'assureur pourrait tarifier le risque au-dessous du prix qui eut été justifié par les circonstances qui n'ont pas pu ainsi être prises en compte. L'assuré s'engage à réaliser des déclarations régulières sur l'objet du risque.

A ce sujet, si par exemple le contrat de transport est modifié et que le navire doit prendre la direction d'une zone encline à une plus forte probabilité de sinistre ayant pour cause les risques de guerre. Alors, l'article L. 113-2 alinéa 3 du Code des assurances prévoit que lorsque « *les circonstances nouvelles ont pour conséquences, soit d'aggraver les risques, soit d'en créer de nouveaux et rendent de ce fait inexacts ou caduques les réponses faites à l'assureur (...)* », l'assuré a l'obligation de faire une déclaration<sup>107</sup>. S'il ne déclare pas l'aggravation du risque, il y a deux hypothèses : il fait preuve de mauvaise foi et ne dit rien en connaissance de cause, dans ce cas c'est à l'assureur de le prouver et le contrat d'assurance est nul. L'assureur n'indemnise pas le risque et garde les primes versées. Soit il est de bonne foi et ignorait qu'il aurait dû faire une déclaration, dans ce cas le contrat d'assurance est valable et l'assureur indemnise le risque, proportionnellement à la prime normalement due s'il avait connu le risque<sup>108</sup>. A mon avis cette répartition est équitable puisqu'en matière de risque de guerre, les événements peuvent aller très vite et il est possible de se retrouver dans une situation dans laquelle l'assuré ne pouvait pas savoir qu'il empruntait une zone à risque.

S'agissant de risques exceptionnels, les assurés et les assureurs « corps » ont la possibilité de résilier les Conventions spéciales à tout moment<sup>109</sup>. En ce qui concerne la résiliation de ces Conventions spéciales, des modernisations ont également été apportées. L'assureur et l'assuré ont la possibilité de résilier les Conventions spéciales à tout moment au moyen d'un avis spécial de résiliation<sup>110</sup>. Le préavis passe de 3/5 jours à 7 jours et 10 jours si elle est réalisée par un courtier. Si le navire assuré est encore en mer à la date de résiliation, la garantie subsiste

---

<sup>106</sup> Précis, Dalloz, Droit des assurances, 1995, n° 312

<sup>107</sup> Article L. 113-2, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>108</sup> B. GRUAU, « *Le point sur... l'assurance risque de guerre* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3480, 11 novembre 2013.

<sup>109</sup> Article 9, Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés.

<sup>110</sup> Article 9.1, Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés.

jusqu'au port le plus proche où il peut se réfugier en sécurité, moyennant surprime. En assurance faculté, cette résiliation est valable pour les parties liées par une police d'abonnement. Ce sont les chargeurs qui procèdent annuellement à un nombre important d'expéditions, peuvent souscrire une police d'abonnement ou « police flottante », qui couvrira l'ensemble de leurs marchandises transportées. Cette police permet de garantir automatiquement tous les envois de marchandises effectués par un même expéditeur, pendant une période donnée. Le souscripteur de l'assurance est tenu d'affecter à la police l'ensemble de ses expéditions.

La prise d'effet de la résiliation est de 48 heures après la date de réception de la lettre de résiliation. Il était possible de reprocher au marché français de l'assurance maritime de ne pas prévoir de résiliation automatique en cas de conflit opposant les grandes puissances mondiales à la différence du marché anglais. Mais là encore les Conventions spéciales ont été modernisées et l'article 10 alinéa 1 dispose « *Qu'un avis de résiliation ait été émis ou non, la présente garantie CESSÉ AUTOMATIQUEMENT : • dès le déclenchement d'une guerre (déclarée ou non) entre les pays suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine, Royaume-Uni* »<sup>111</sup>. Il faut retenir que cet article introduit la cessation automatique de la garantie dans deux cas : d'une part en cas d'ouverture des hostilités entre les 5 pays membres du Conseil de Sécurité de l'ONU et d'autre part, peu important que la guerre soit déclarée ou non en cas de réquisition de navire, dans un alinéa 2. Cette modernisation était importante puisque si l'assureur consent à assurer les risques de guerre et qu'un conflit éclate entre les grandes puissances, l'attente de 48 heures paraît trop longue eu égard à la capacité militaire de ces Etats, un conflit aurait des conséquences trop graves et non évaluables.

En assurance terrestre, l'assureur établi un questionnaire et ne pourra pas reprocher à l'assuré de ne pas lui avoir révélé un élément du risque si la question en relation avec cet élément ne lui a pas été posée. En revanche en assurance transport, l'article L. 172-19 dispose que « *l'assuré doit déclarer toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge* »<sup>112</sup>. Cela s'explique par le fait que

---

<sup>111</sup> Article 10, Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés.

<sup>112</sup> Article L. 172-19, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

l'assuré connaît les caractéristiques de son risque. En pratique les assureurs établissent tout de même des questionnaires.

Conformément au Code des assurances, l'assureur peut annuler le contrat lorsque les déclarations inexactes de l'assuré dénaturent l'opinion de l'assureur sur le risque<sup>113</sup>. En assurance risques de guerre, l'assuré doit donc être très précis sur le chemin emprunté lors de chaque traversée.

Les obligations et responsabilités des parties sont à la base de l'équilibre du contrat qui rappelons-le a un intérêt commercial pour les deux parties. C'est pourquoi, le maintien de l'équilibre commercial passe par l'adaptation du montant de la prime versée par l'assuré qui peut varier en fonction du contexte.

## **Paragraphe 2. L'adaptation du montant de la prime**

Il n'y a pas de mauvais risques, il n'y a que des risques mal tarifiés. Cet adage courant dans le milieu assurantiel l'est d'autant plus pour l'assurance des risques de guerre puisque la tarification est primordiale. Afin d'étendre leurs garanties, ou de les encadrer, et plus généralement d'adapter leur couverture, les assureurs doivent être au fait de l'évolution des risques. En effet le montant de la prime va dépendre de plusieurs facteurs géopolitiques et des zones géographiques empruntée (A). L'assureur peut également faire en sorte que la prime soit revue à la baisse en conseillant l'assuré en effectuant de la prévention à son égard, en lui conseillant certaines zones à emprunter plus que d'autres, ce qui n'est pas toujours faisable pour certaines expéditions (B).

---

<sup>113</sup> Article L. 172-2, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER B., DO CARMO SILVA J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

#### A. En fonction du voyage entrepris

En principe, l'établissement de la prime est fixe. Il faut entendre par là que le montant de la prime ne fait pas l'objet de modification en cours de contrat. Cependant très exceptionnellement, la prime peut être variable. C'est le cas pour la prime nécessaire à la souscription des risques de guerre. En effet la possible variabilité de la prime se présente lorsque l'assuré ne peut connaître, *ab initio*, avec certitude l'objet du risque ou l'étendue du risque qui peut varier selon l'activité.

L'article 8-2 des Conventions spéciales pour l'assurance des facultés dispose que le taux de prime est celui applicable à la date de la déclaration d'aliment si elle est émise avant l'expédition. En revanche si la déclaration d'aliment est émise après le début de l'expédition, de nouvelles conditions d'assurance devront être convenues entre les parties.

Tout comme la prime risques ordinaires, la prime risques de guerre et assimilés se présente sous la forme d'un taux appliqué à une assiette qui est la valeur agréée du navire ou la valeur agréée des marchandises. Cela est logique puisqu'en matière de risques ordinaires, ces valeurs représentent la limite supérieure de l'engagement financier de l'assureur.

Le taux d'assurances risques de guerre est évidemment très dépendant de l'environnement politique des zones où s'exerce la navigation du navire. Ainsi elle peut être négligeable durant les périodes de paix et peut exploser dans les zones troublées lorsque la guerre se déclare. C'était le cas dans le Golfe Arabo-persique durant la guerre du Golfe ou la guerre Iran-Irak. C'est aujourd'hui le cas pour les navires qui empruntent la mer Noire et la mer d'Azov depuis le conflit entre la Russie et l'Ukraine. Les assureurs ont revu leurs couvertures et ils augmentent les prix. « Pour un voyage vers la Russie, j'ai un armateur à qui l'assureur a demandé une surprime de 200 000 dollars équivalente à sa prime annuelle », explique un professionnel de l'assurance. La hausse des prix est d'autant plus problématique pour les armateurs que ces deux pays sont d'importants exportateurs de matières premières agricoles (blé). Mathieu DAUBIN le président du Garex (groupement d'assureurs spécialisés contre les risques de guerre) s'étonnait en mars 2022 : « *Les assureurs n'avaient pas imaginé pouvoir avoir autant de navires en risque dans un endroit aussi restreint et potentiellement fermé* »<sup>114</sup>.

---

<sup>114</sup> S. POULLENNEC, « *La guerre en Ukraine met le marché de l'assurance transport sous haute tension* », Les Echos, 11 mars 2022, site web : <https://www.lesechos.fr/finance-marches/banque-assurances/la-guerre-en-ukraine-met-le-marche-de-l-assurance-transports-sous-haute-tension-1393070> , consulté le 12 juin 2023.

Les assureurs ont immédiatement réévalué leurs risques et il est intéressant de commenter la date de cette intervention du Garex en mars 2022 alors que l'invasion russe date du 24 février 2022. Cela témoigne de la grande réactivité des assureurs. L'expert et courtier en assurance chez Diot-Siaci note que les prix en mer Noire ont été multipliés par cinq à dix depuis le début de la guerre et les tarifs risques de guerre vont fortement varier, selon par exemple qu'un bateau passe par la mer Noire ou par la mer Baltique pour aller en Russie.

Le Comité d'Etudes et de Services des Assurances Maritimes est un groupement d'intérêt économique, prestataire de service et regroupe l'ensemble des sociétés d'assurances françaises et étrangères qui pratiquent la branche du transport maritime. Il a pour mission de faciliter et de développer l'activité économique de ses membres, les assureurs maritimes et transports et de leurs clients, armateurs, transporteurs et exportateurs. Les compagnies membres s'appuient sur ces réseaux pour intervenir en matière de sinistres, de collecte d'informations, d'étude de risques et de prévention dans le monde entier. A ce titre le CESAM publie très régulièrement un classement des zones de navigation les plus risquées en fonction du contexte géopolitique<sup>115</sup> et les note de 1 (zone à faible risque) à 8 (zone à très haut risque).

Au cours de l'année 2021, une quinzaine de changements ont été apportés à la notation des zones géographiques en matière de « Risques de Guerre et assimilés » applicable à l'assurance des marchandises transportées en vertu des modèles de clauses mis à disposition par France Assureurs qu'il s'agisse de modifications trimestrielles ou exceptionnelles<sup>116</sup>. La surprime pour les transits dans les zones dangereuses peut atteindre 4 à 5 fois la prime annuelle du navire.

On peut même se demander si l'aléa est toujours présent dans certaines parties du globe, en 2013, on pouvait lire que l'aléa était remis en cause dans certaines régions d'Afrique et au Moyen-Orient et le BTL écrivait un article comme quoi pour ne pas dénaturer le contrat et empêcher la couverture d'un tel risque, il est fort probable que les assureurs garantiront la marchandise en fonction du profil de l'assuré, profane ou habitué, de peur de perdre des clients<sup>117</sup>. On voit bien qu'on cherche l'équilibre commercial.

---

<sup>115</sup> Site web Cesam, disponible sur : [www.cesam.fr](http://www.cesam.fr), consulté le 16 novembre 2022.

<sup>116</sup> Rapport annuel du Cesam 2021, site web Cesam, disponible sur : [www.cesam.fr](http://www.cesam.fr), consulté le 16 novembre 2022.

<sup>117</sup> B. GRUAU, « *Le point sur... l'assurance risque de guerre* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3480, 11 novembre 2013.

Dix ans plus tard, certains assureurs se sont retirés du marché dans cette zone « on a arrêté de couvrir les voyages vers les trois ports du corridor, Odessa, Tchornomorsk et Yuzni », a déclaré à l'AFP Frédéric DENEFFLE, directeur général du groupement Garex.

Le défi pour les assurés sera de négocier des tarifs pour sortir d'Ukraine les marchandises stockées en évitant une trop forte surprime juste pour la mettre à l'abri. Même si certaines zones sont difficiles à éviter, une autre solution trouvée par les assureurs pour éviter les risques de guerre réside dans la prévention.

## B. La prévention propre aux risques de guerre

Les risques de guerre à proprement parlé et les risques assimilés ont pour dénominateur commun qu'ils relèvent d'évènements sur la probabilité desquels assureurs et assurés ne peuvent guère agir car ils trouvent leur origine dans une situation politico-sociale troublée propre à la région fréquentée

Le risque de guerre à proprement parlé est moins fréquent du fait de la diminution des conflits armés d'une part et de l'évitement des zones de conflit armé par les navires et les expéditions d'autre part. Les assurés sont en effet mieux informés en cas de situation conflictuelle. C'est le cas par exemple de plusieurs navires de croisière qui ont détourné leur route à la suite de la tentative de coup d'Etat en Turquie au mois de juillet 2016 En effet, plusieurs navires ont notamment annulé leur escale à Kusadasi en Turquie<sup>118</sup>.

Le Codes des assurances ne prévoit que trois obligations à la charge du souscripteur : payer les primes, déclarer les risques ou leur aggravation, déclarer les sinistres. Cependant, rien ne prive l'assureur, sous réserves de dispositions légales impératives, d'imposer au souscripteur d'autres obligations contractuelles. Ainsi, bien souvent l'assureur va imposer à son souscripteur des mesures de prévention. Cependant, pour les risques de guerre, c'est difficile d'empêcher un navire de commerce d'emprunter tel route maritime. Alors on peut regarder sur la qualité du navire par exemple.

---

<sup>118</sup> S-J. Young, « *Turkey Update : More Cancelled Calls by Holland America, Carnival & CCL* », 18 juillet 2016, site web : [www.travelagentcentral.com](http://www.travelagentcentral.com), consulté le 11 décembre 2022.



La qualité du navire n'est pas totalement indifférente au risque de guerre. Un navire bien cloisonné contre l'incendie pourra mieux qu'un autre résister à un missile et un navire bien compartimenté contre les voies d'eau pourra mieux survivre à un torpillage comme le relève Rémy CUISIGNIEZ dans sa thèse<sup>119</sup>. Néanmoins, aujourd'hui, avec l'évolution de la technologie de l'arsenal militaire des plus grandes puissances, un navire marchand est démuné pour résister à un acte militaire ou terroriste. Ne pouvant ni prévenir les causes, ni les effets d'une attaque, les assurés n'ont d'autres moyens que d'éviter au maximum la fréquentation des zones présumées dangereuses. A ce titre le classement proposé par le Cesam prend tout son sens. Parfois le fonds de commerce de l'assuré ne lui permet pas de renoncer à fréquenter telle zone. Par exemple il est difficile d'imaginer un chargeur de blé ukrainien se passer du transport maritime pour approvisionner le continent africain.

La modulation de la prime en fonction de la dangerosité des zones traversées peut agir comme une incitation à la prévention de l'assuré qui, en évitant ces zones, peut échapper à l'augmentation de prime. Si ce n'est pas possible il paiera une surprime qui compense le risque exceptionnel assumé par l'assureur comme nous l'avons vu.

À la suite de l'intensification de certaines menaces maritimes, ou encore par leur nature, le législateur maritime a étendu le champ des risques de guerre proprement dit en leur assimilant d'autres risques. Le but recherché est de rendre la gestion des sinistres la plus équitable possible afin de satisfaire les intérêts commerciaux des deux parties. La suite de notre étude nous invite donc naturellement à étudier la gestion des sinistres lorsqu'ils surviennent puisqu'en matière de risques de guerre, il faut souligner l'originalité de la recherche de la cause du sinistre lors de la déclaration des sinistres mais aussi évoquer le régime de la preuve en droit des assurances maritimes.

---

<sup>119</sup> R. Cuisigniez, « *L'assurance maritime et la prévention des sinistres* », Thèse, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, 1997, p. 182.



## **PARTIE 2**

# **LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE**



## **PARTIE 2. LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE**

Un navire chargé de pétrole irakien faisant route vers les Etats-Unis fut abordé dans l'Océan Indien par des pirates somaliens qui prirent l'équipage en otage. La rançon de 9 millions de dollars fut prise en charge en avarie commune par l'assureur des risques de guerre et versée contre la libération de l'équipage, du navire et de sa cargaison après 212 jours de détention<sup>120</sup>. Cette partie a pour but d'examiner la mise en œuvre de l'assurance maritime des risques de guerre et de réfléchir sur l'application effective du contrat lors de la survenance d'un sinistre.

En souscrivant à une assurance contre les risques de guerre et assimilés, les assurés se protègent contre les conséquences désastreuses que pourraient avoir de tels sinistres sur leur économie. La gestion des risques de guerre constitue la phase du contrat dans laquelle le risque est survenu et la demande d'indemnisation intervient. Les parties devront alors répondre à leurs obligations respectives, principalement l'obligation d'indemnisation pour l'assureur qui est subordonnée à la preuve de la couverture pour l'assuré.

Une problématique émerge lors de la phase de gestion des sinistres, celle de la nature du risque au travers de la détermination de la cause du sinistre. En mer les deux types de risques traditionnels sont les risques ordinaires dits risques de mer et les risques de guerre. Il arrive qu'un armateur soit assuré par deux assureurs différents pour chaque type de risque et qu'un sinistre survienne sans que l'on connaisse la nature exacte du sinistre ou bien que les deux types de risques en soient à l'origine. Il faudra rechercher contre qui se retourner en cas de sinistre qui a pour origine un risque de mer et un risque de guerre (chapitre 1).

Puis, en cas de désaccord entre les parties, l'assuré peut être amené à prouver que son sinistre est bien couvert par la police alors que l'assureur peut vouloir prouver que le risque était exclu pour s'exonérer de son obligation d'indemnisation. Il convient donc d'accorder une attention particulière à la preuve. La survenance du sinistre est la circonstance non souhaitée mais envisagée par le contrat d'assurance. Il faudra mener une étude comparative du régime juridique de la preuve de la souscription aux risques de guerre par rapport au régime juridique de la preuve en droit commun des assurances pour voir comment est indemnisé le sinistre qui

---

<sup>120</sup> Site web GAREX, disponible sur : <https://www.garex.fr/>, consulté le 22 mars 2023.

a pour origine un risque de guerre. Cette partie nous invite donc à examiner la pratique, comment le sinistre est géré concrètement par les compagnies d'assurance (chapitre 2).

**CHAPITRE I**  
**LA DETERMINATION COMPLEXE DE LA**  
**CAUSE DU SINISTRE**





## **CHAPITRE 1<sup>ER</sup>. LA DETERMINATION COMPLEXE DE LA CAUSE DU SINISTRE**

En assurance maritime, les risques de guerre font évidemment partie de la catégorie des risques de grande ampleur, des risques qu'une partie de la doctrine qualifie, au regard de leur effet destructif, de risques catastrophiques<sup>121</sup>. Mais ils demeurent des risques aléatoires et par conséquent assurables. Si l'assureur estime que le sinistre est dû à un risque de guerre et que l'assuré n'a pas souscrit aux Conventions spéciales, alors l'assureur n'indemniserait pas le bénéficiaire de l'assurance. C'est pourquoi la question de la nature du sinistre est primordiale. La détermination de la cause du sinistre est l'une des difficultés de l'assurance des risques de guerre (section 1).

Au préalable, avant même le début du transport maritime et donc en amont d'un potentiel sinistre, l'assuré doit répondre à certaines obligations de déclaration des risques qu'il est susceptible de rencontrer au cours de l'expédition. S'il ne déclare pas exactement tous les risques, l'assureur se réserve le droit d'annuler le contrat (section 2).

---

<sup>121</sup> M-B. CRESCENZO-D'AURIAC, « *Les risques catastrophiques : Evénements naturels, politiques et technologiques* », l'Argus, Paris 1988, p. 39 et s.

## *Section 1. Une réponse insuffisante du droit positif*

La détermination de la cause des sinistres est complexe en cas de concours de cause, c'est-à-dire pour les sinistres qui auraient pour origine un risque de mer et un risque de guerre (paragraphe 1). Le législateur, au moyen de l'article L. 172-17 a mis en place une présomption que le sinistre est dû à un risque de mer en cas d'incertitude. Cette présomption peut profiter à l'assuré qui ne serait pas couvert par les risques de guerre et ainsi déséquilibrer le contrat (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1<sup>er</sup>. Les concours de cause : des théories originelles limitées**

Au cours d'une traversée, le navire est confronté à deux types de risque classiques, (par opposition aux nouveaux risques émergents : risque climatique, gigantisme maritime, risque cyber...) les risques ordinaires prévus par la police d'assurance et les risques de guerre qui feront l'objet d'une souscription aux Conventions spéciales. Il arrive qu'un sinistre ait pour origine des risques de mer et des risques de guerre (A), ou que la cause du sinistre soit totalement inconnue en cas de perte sans retour de l'assuré (B). Il a donc fallu proposer des systèmes d'indemnisation qui se sont avérés limités.

#### A. Les difficultés d'indemnisation en cas de concours de cause

Dans cette hypothèse du concours de cause, plusieurs faits ont concouru à la survenance du sinistre. Certains sont des risques de mer tels que l'abordage le naufrage, l'incendie ; d'autres sont des risques de guerre comme un bombardement ou un torpillage. Il arrive assez souvent qu'une perte ou avarie soit due à un concours de cause et que les unes constituent des risques maritimes et les autres des risques de guerre.

Cette question du concours de cause s'est beaucoup posée en cas d'abordage survenus dans la navigation sans feux et dans la navigation en convoi, toutes deux prescrite par l'autorité militaire. Ou, pour l'échouement dû à l'extinction des phares et des feux ordonnée par mesure de défense.

Une affaire illustre parfaitement cette problématique, l'affaire de l'Iris. Elle a résulté à un déni de justice qui était dû à une mauvaise communication entre la justice administrative et la justice civile. Le navire « *L'Iris* » avait été frété pour des transports militaires en Crimée. Son armateur avait fait preuve de prudence en assurant son navire contre les risques de mer, et un système d'assurances d'Etat le couvrait contre les risques de guerre. En effet à l'époque, la couverture des risques de guerre était détenue à 100% par l'Etat français.<sup>122</sup>

En l'espèce, l'Iris naviguait en mer Noire, et a été rabattu par une tempête jusqu'à une zone de guerre, sous les canons de Sébastopol en Ukraine pendant la guerre de Crimée. Le navire fut coulé par les canons et donc par un évènement de guerre. L'armateur réclama une indemnisation à son assureur. L'assureur refusa au motif qu'il ne couvrait que les risques de mer et que le sinistre avait pour origine un risque de guerre. L'armateur s'est alors adressé à la juridiction administrative mais fut débouté par le Conseil d'Etat dans le célèbre arrêt Houllebrèque du 23 juillet 1857<sup>123</sup>. Le Conseil d'Etat estimait que les canons avaient pu atteindre le navire seulement à cause de la tempête, ce qui résulte d'un risque de mer. Ainsi, il faut retenir la difficulté des problèmes de causalité soulevés par la distinction des risques de guerre et des risques de mer. Etant donné le nombre exorbitant de conflits au cours du XXème siècle, des théories ont pu naître concernant ces concours de causes.

La plus ancienne était la théorie de la « *causa proxima* » qui a émergé en Angleterre et consacrée dans les textes en 1906. Pour déterminer qui de l'assureur risque de mer ou risque de guerre devait indemniser l'assuré, il convenait de retracer les faits de manière chronologique et de prendre celui qui était le plus près de la perte pour déterminer la cause du sinistre. Pour l'affaire de l'Iris on aurait donc pris les risques de guerre. La théorie était appliquée par les tribunaux anglais. Selon cette théorie, si le navire change de cap pour éviter une zone de conflits et aborde un autre navire, c'est l'assureur des risques de mer qui doit indemniser l'assuré.

Néanmoins cette théorie a vite été abandonnée car elle n'était pas décisive. Elle ne prenait pas en compte les causes plus lointaines qui peuvent être déterminantes dans la survenance du sinistre. La théorie n'est donc plus appliquée et c'est pour le mieux.

---

<sup>122</sup> F. TURGNE, « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance « risques de guerre » des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, N° 698, 1<sup>er</sup> décembre 2008, p. 981 et s.

<sup>123</sup> Conseil d'Etat, 23 juillet 1857, arrêt Houllebrèque Divergence de jugement CE / Cass. dans l'affaire du navire l'Iris.

Une deuxième théorie a alors vu le jour. Elle était appliquée par la jurisprudence française. Les magistrats construisaient leur raisonnement autour de la cause principale, prépondérante du sinistre. C'est la théorie de la « *causa causans* », la cause déterminante. Cette théorie était appliquée par les tribunaux français pendant la première guerre mondiale<sup>124</sup>, peut-être y avait-il tellement de sinistres qu'il fallait aller vite en ne retenant que la cause principale. Quoi qu'il en soit, la solution n'est pas satisfaisante puisque l'on ne regarde qu'une seule cause pour un sinistre alors que l'évènement peut avoir plusieurs causes ou ne serait pas le même sans certaines causes.

Enfin, selon une troisième théorie adoptée par les tribunaux anglais, il faut s'attacher aux faits de guerre. Elle propose de s'intéresser au risque de guerre en lui-même et d'examiner son rôle dans l'enchaînement des causes et sur la réalisation du sinistre. Si le navire est engagé dans des opérations de guerre, alors c'est un risque de guerre. A contrario, s'il ne l'est pas, on retiendra le risque maritime. En d'autres termes, si les circonstances sont telles que sans la guerre, le sinistre ne se serait pas produit, alors l'assureur des risques de guerre sera tenu d'indemniser l'assuré. Selon les juridictions françaises, il n'est pas nécessaire que le sinistre se soit produit au cours d'une action de guerre ni que le fait de guerre soit la cause unique ou directe du sinistre. Ce fait doit avoir exercé une influence sur la causalité avec le sinistre.

Dans la situation des concours de causes, la cause du sinistre était connue mais on ne savait pas s'il fallait ou non la rattacher à la guerre. La situation est différente lorsque le sinistre a disparu sans que l'on connaisse les circonstances

#### B. Le lien de causalité en cas de perte sans retour de l'assuré

Au cours des nombreuses expéditions maritimes, il arrive que le navire disparaisse avec sa cargaison sans que personne n'en connaisse la cause. C'est la perte sans nouvelle de l'assuré. Le navire a bien quitté le port de chargement avec sa cargaison, mais n'est pas arrivé au port de destination. Les problématiques sont multiples dans ce cas. Comment un tel sinistre peut donner lieu à une indemnisation alors même que ses causes sont inconnues ? quel assureur doit indemniser l'assuré en cas de couverture des deux types de sinistre par des assureurs différents ?

---

<sup>124</sup> R. RODIERE, « *Assurances maritimes* », éd. Dalloz, Paris, 1983

comment rapporter la preuve pour prétendre à l'indemnisation ? Comment être sûr que la disparition ne résulte pas d'un des risques exclus par la police ?

Il est possible de se demander si la perte ne résulte pas d'une faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré, d'un vice propre ou du non-respect des obligations imposées par l'Etat du pavillon. Tant de risques exclus par les polices d'assurance françaises<sup>125</sup> et dont l'indemnisation des sinistres qui en résultent est impossible.

Les premières décisions datent de l'époque à laquelle le Code de commerce de 1807 s'appliquait et instituait une présomption selon laquelle le navire a péri par une fortune de mer. Il appartenait donc à celui qui invoque le risque de guerre d'en rapporter la preuve. Les juges se fondaient sur de simples faits ou indices, donc la cause du sinistre ne pouvait pas être correctement définie. La jurisprudence a par exemple estimé que « *La fortune de mer étant générale, elle se présume tandis que la fortune de guerre étant exceptionnelle, elle doit être prouvée* »<sup>126</sup>. Le caractère général du risque de mer sert de fondement à la présomption. Néanmoins cette décision est discutable puisque l'on a vu précédemment que les risques de guerre étaient considérés comme des risques de mer et n'étaient pas exclus des polices d'assurance.

Une problématique surgit lorsque l'assuré a souscrit une assurance contre les sinistres résultant des risques de mer et une assurance couvrant les risques de guerre avec deux assureurs différents. Si le navire était assuré contre les risques de mer auprès d'une compagnie et contre les risques de guerre auprès d'une autre, on peut se demander à qui l'assuré va demander sa garantie en pratiquant le délaissement.

Deux solutions ont été expérimentées, à l'instar du partage entre assureurs et, du choix laissé à l'assuré. Il avait été soutenu par l'assuré que dans les deux polices, les conditions du délaissement étaient remplies et que l'assuré pouvait à son choix, délaisser à chacun des assureurs. Ces solutions ont connu une débâcle sévère.

La solution retenue par la jurisprudence française consiste à présumer l'existence du risque maritime. En temps de guerre, si un navire disparaît à un endroit par temps calme, il est moins probable qu'il résulte d'un événement de mer que du fait d'une torpille ou d'une mine. La solution juridique était en contradiction avec la vraisemblance des faits. Cela a conduit les

---

<sup>125</sup> Article 1.2.1, Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance et des navires en construction, 1<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>126</sup> CA. Bordeaux, 18 déc. 1919, Navire Lamentin, RIDM, T.32, 1920.

tribunaux à admettre comme preuve d'un risque de guerre des présomptions tirées de faits telles que l'état calme de la mer et du ciel, des débris de navires ou les listes de navires torpillés par l'ennemi. Il résulte de ces présomptions que la détermination de la cause du sinistre reposait sur des éléments peu solides.

Ces changements de doctrine successifs ont permis de forger le système de détermination appliqué aujourd'hui. Aujourd'hui, lorsqu'il n'est pas possible de définir la cause du sinistre, elle est réputée résulter d'un événement de mer.

## **Paragraphe 2. Une solution législative inégale en faveur de l'assuré**

Le Code des assurances prévoit une présomption en cas de concours de cause, le sinistre sera réputé résulter d'un risque de mer (A). Cette présomption profite à l'assuré puisque c'est à l'assureur de prouver que le sinistre résulte d'un risque de guerre s'il conteste la couverture de l'indemnisation (B).

### A. Une présomption en faveur des risques de mer

L'article L. 172-17 est primordial pour déterminer la cause du sinistre et énonce une présomption en faveur du risque de mer, disposant « *Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un risque de mer* »<sup>127</sup>. La loi est donc très claire en la matière et le législateur a sans doute rédigé cet article afin d'éviter de multiples discussions et recours en cas d'interrogations sur la cause du sinistre. Cet article énonce une présomption lorsqu'il est impossible de déterminer si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer. Dans une telle hypothèse, le risque est réputé être un risque de mer. La conséquence de cette présomption est l'assurabilité du sinistre au titre des risques ordinaires. Il convient de modérer cette présomption simple puisqu'elle peut être renversée par la preuve contraire, c'est-à-dire la preuve que le sinistre a

---

<sup>127</sup> Article L. 172-17, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER B., DO CARMO SILVA J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

pour origine un risque de guerre. Néanmoins cette preuve peut parfois être compliquée à rapporter notamment en matière de risques de guerre en cas de perte sans nouvelle de l'assuré.

La loi a été retranscrite dans les Conventions spéciales pour les corps de navire, le sinistre est réputé garanti par la police corps lorsqu'il n'est pas possible d'établir l'origine<sup>128</sup>, et pour les facultés il est réputé résulter d'un évènement de mer<sup>129</sup>.

Le risque de guerre est un risque exceptionnel. Or le risque exceptionnel constitue un risque dont la survenance reste très limitée. C'est un risque qui fait exception, qui est hors de l'ordinaire<sup>130</sup>. Et, c'est également pour cette raison que les polices risques ordinaires et risques de guerre se distinguent. Il est donc possible de justifier la présomption en faveur des risques de mer énoncée par l'article L. 172-17 par le fait que les risques de guerre sont plus rares et qu'il faut bien déterminer une cause de sinistre pour procéder à la phase de l'indemnisation.

Pour la mise en place de cet article L. 172-17, plusieurs cas concrets sont possibles et autant d'hypothèses qui avantagent l'assuré ressortent. Par exemple, lorsque la garantie des risques ordinaires est la seule souscrite, la présomption va jouer contre l'assureur et profiter à l'assuré parce que l'assureur des risques ordinaires sera alors appelé à indemniser l'assuré sans que celui-ci ait à fournir la moindre preuve. Lorsque le risque de mer se trouve aggravé par la guerre,

La présomption instaurée par l'article L. 172-17 a l'avantage de trouver une solution en cas de concours de cause puisque c'est seulement lorsque la cause du sinistre est inconnue qu'elle s'applique. Or en cas de concours de cause, plusieurs causes sont connues et donc l'assuré ne bénéficie pas de cette présomption. En revanche, l'article L. 172-17 ne s'applique pas en cas de concours de cause car les causes du sinistre sont connues et il n'est question que de la détermination du degré de chacune dans la survenance du sinistre.

Si cette présomption avantage l'assuré qui n'a pas à rapporter la preuve de l'origine du sinistre en cas de cause inconnue, elle ne profite pas à l'assureur qui devra indemniser l'assuré

---

<sup>128</sup> Article 5, Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, 1<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>129</sup> Article 3, Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie waterborne, 1<sup>er</sup> octobre 2008.

<sup>130</sup> Dictionnaire Larousse poche 2020, Paris, Larousse, 2019.

sans savoir l'origine exacte du sinistre. Ce dernier pourra toujours rapporter la preuve contraire mais cela peut être difficile en cas de perte sans nouvelle.

## B. Une présomption en défaveur de l'assureur

Conformément à l'article 1354 alinéa 1 du Code civil, cette présomption « dispense celui au profit duquel elle existe d'en rapporter la preuve »<sup>131</sup>. Ainsi, l'assuré est dispensé de rapporter la preuve que la cause du sinistre est un risque de guerre. L'assureur peut donc se retrouver lésé si le sinistre résultait effectivement d'un risque de guerre, c'est pourquoi la présomption de l'article L. 172-17 est simple et peut donc être écartée par la preuve contraire conformément à l'article 1354 alinéa 2 du Code civil qui dispose que « La présomption est dite simple lorsque la loi réserve la preuve contraire, et peut alors être renversée par tout moyen de preuve »<sup>132</sup>. Pour s'exonérer de son obligation, l'assureur devra établir que le sinistre a pour cause un risque de guerre ou un risque assimilé exclu de la garantie.

Dans cette hypothèse, il faut évoquer uniquement les cas où les risques de guerre et de mer sont couverts par des assureurs différents. Sinon la problématique ne se pose pas et l'assureur indemnise à hauteur du montant des dommages selon la police et l'accord des parties.

Pour la mise en œuvre de l'article L. 172-17, une hypothèse qui joue en défaveur de l'assureur se démarque. Lorsque la garantie contre les risques de mer ordinaires est seule souscrite, la présomption va jouer contre l'assureur et profiter à l'assuré puisque l'assureur des risques ordinaires sera appelé à indemniser l'assuré sans que ce dernier n'ait à fournir la preuve de l'origine du sinistre.

Ce texte soulève quelques difficultés. La première est relative à la force de la présomption. Selon, le législateur en effet, le sinistre est réputé résulter d'un événement de mer lorsque sa cause exacte est impossible à déterminer. S'il n'est pas en principe possible d'établir la cause du sinistre, cela signifie en réalité que la présomption de risque de mer n'est pas susceptible de preuve contraire. En effet, si l'on admet la possibilité d'une preuve contraire, on

---

<sup>131</sup> Article 1354 alinéa 1, Code civil 2023, sous la direction de LEVENEUR L., 42e édition, LexisNexis, Hachette, 07 juillet 2022.

<sup>132</sup> Article 1354 alinéa 2, Code civil 2023, sous la direction de LEVENEUR L., 42e édition, LexisNexis, Hachette, 07 juillet 2022.



en revient à l'idée qu'en réalité, la cause du sinistre n'était donc pas impossible à déterminer. L'assureur peut donc se sentir lésé.

En cas de concours de cause, les deux risques ont joué un rôle de sorte que sans l'un ou l'autre le sinistre ne se serait pas produit. Une première solution pourrait consister à appeler en garantie tous les assureurs ce qui aurait pour conséquence de ramener le problème sur le partage de l'indemnisation entre les assureurs, la proportion demandée à chacun. Si la preuve est rapportée que le sinistre résulte équitablement des deux types de risques, une condamnation solidaire des assureurs pourrait être prononcée. Les assureurs pourraient créer des Conventions entre eux pour régir les proportions, comme c'est le cas pour les avaries communes<sup>133</sup>.

Une autre solution serait de considérer le concours de causes comme un risque mixte dont les conditions de couverture peuvent être encadrées par une clause autonome dans les Conventions spéciales. Le risque de guerre étant exclu des risques ordinaires, l'assureur des risques de mer ne pourrait prendre en charge ces risques. Conformément à la matière commerciale et la liberté contractuelle, l'assureur des risques de guerre pourrait prévoir une clause qui garantit le concours de causes dans des conditions qu'il pourra définir. Mais cela reviendrait à inverser la présomption vers les risques de guerre.

La gestion des risques de guerre passe inévitablement par la détermination de la cause du sinistre qui peut s'avérer complexe en cas de concours de causes ou de perte sans retour de l'assuré. À la suite d'une succession de théorie appliquée par les tribunaux français et anglais dans le passé qui se sont avérées limitées, le législateur a mis au point une présomption des risques de mer en cas de concours de cause. Cette solution n'est pas parfaite et soulève toujours certaines problématiques. Lorsque qu'il est question de la gestion des sinistres, il est primordial d'évoquer la déclaration des risques, celle-ci va aider l'assureur à délimiter ceux qui sont couverts de ceux qui ne le sont pas.

---

<sup>133</sup> F. Joffrois, « *Les conventions de règlement des sinistres entre assureurs* », Institut National de la Consommation, 4 juin 2018, site web : <https://www.inc-conso.fr/content/assurance/les-conventions-de-reglement-des-sinistres-entre-assureurs>, consulté le 11 juin 2023.

## *Section 2. La déclaration et l'interprétation des risques de guerre*

La gestion des risques de guerre suppose qu'une assurance contre ces risques a été souscrite. Au préalable, l'assuré doit déclarer les risques encourus au cours de l'expédition. Cette spécificité de l'assurance maritime a pour conséquence que ne seront couverts que les risques déclarés par l'assuré et l'assureur n'indemniserait pas les risques qui n'ont pas été déclarés (paragraphe 1). Cette obligation de l'assuré qui offre un droit d'annulation à l'assureur impose de s'intéresser à l'interprétation des risques couverts (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1. La déclaration des risques en assurance maritime**

Les assurés qui souscrivent à une assurance maritime répondent à des obligations qui diffèrent des assurances terrestres classiques. Dans un souci d'équilibre commercial du contrat et parce que les assurés sont des professionnels du transport maritime, c'est à eux que revient l'obligation de déclarer le risque le plus précisément possible (A). En contrepartie, l'assureur peut annuler le contrat en cas de mauvaises déclarations s'il avait eu connaissance et que ça aurait changé son opinion (B).

#### A. Une obligation de l'assuré

Le futur assuré va porter les éléments du risque qu'il veut assurer à la connaissance de l'assureur afin que celui-ci puisse procéder à la sélection des risques et s'il accepte le risque, afin de le tarifier. En terrestre il s'agit d'un questionnaire établi par l'assureur et il ne pourra donc pas reprocher à un assuré de ne pas lui avoir révélé un élément du risque si la question en relation avec cet élément ne lui a pas été posée. Le but étant de protéger l'assuré, partie faible au contrat d'assurance terrestre. En revanche en assurance des transports maritimes, l'article L. 172-19 dispose que « *l'assuré doit déclarer toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge* »<sup>134</sup>. Cela s'explique par le fait qu'en assurance maritime, l'assuré connaît parfaitement les principales caractéristiques de son risque, lesquelles constituent les éléments à déclarer à l'assureur. En

---

<sup>134</sup> Article L. 172-19, Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER B., DO CARMO SILVA J-M., 17<sup>e</sup> édition, LexisNexis, janvier 2023.

pratique les assureurs établissent tout de même des questionnaires afin de connaître l'étendue du risque au maximum<sup>135</sup>.

Alors que pour les assurances terrestres, l'article L. 113-2 n'impose à l'assuré que de répondre exactement aux questions posées par l'assureur dans un formulaire de déclaration du risque<sup>136</sup>, l'article L. 172-19 du même code oblige l'assuré à déclarer lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend en charge. Cet article oblige le souscripteur à déclarer lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances de nature à faire apprécier le risque pour l'assureur et à déclarer les aggravations survenues en cours du contrat. L'assurance de transport maritime repose donc sur le principe de la déclaration spontanée.

L'assuré doit déclarer les sinistres en son nom. La Haute cour a eu l'occasion de s'exprimer en la matière, jugeant que « *le fait pour l'assuré de se dissimuler sous le nom d'une personne qui agit pour lui et de faire assurer les navires sous un autre nom, constitue une fausse déclaration qui change le sujet du risque* »<sup>137</sup>. En outre, l'assuré doit déclarer les accidents antérieurs puisque la Cour a pu juger que « *Commet une réticence entraînant l'annulation du contrat l'assuré qui a laissé ignorer un accident survenu antérieurement, même s'il a pu estimer de bonne foi et sans faute de sa part n'avoir pas à dénoncer un évènement aussi minime.* »<sup>138</sup>. La Cour a donc modelé cette obligation de déclaration de l'assuré au travers de nombreux arrêts.

L'assuré doit également déclarer à l'assureur dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat. L'assuré doit déclarer toute modification de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat ou de l'objet du contrat, entraînant une aggravation sensible du risque dans un délai de trois jours après en avoir eu connaissance.<sup>139</sup>. Dans le contexte de la couverture des risques de guerre, ce délai paraît court puisqu'un cas de changement de contexte géopolitique ou bien un grève peut survenir sans que l'assuré n'ait été averti.

---

<sup>135</sup> F. Turgne, « *Les vertus du droit français des assurances maritimes* », Le Droit Maritime Français, n° 841, 1er décembre 2021.

<sup>136</sup> Article L.113-2, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

<sup>137</sup> Cass, Civ 1<sup>ère</sup>, 3 décembre 1919 : DP 1920.1.7.

<sup>138</sup> Cass, Civ 1<sup>ère</sup>, 8 mai 1935, DH 1935.378.

<sup>139</sup> Article L. 172-3, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

Les manquements à cette obligation sont sanctionnés par la nullité du contrat d'assurance. Cette sanction a pour conséquence de rendre la déclaration primordiale et, le risque d'une mauvaise déclaration pèse sur l'assuré.

## B. La sanction d'une mauvaise déclaration

Pour comprendre la sanction actuelle, il faut retracer l'évolution de cette sanction qui a été peaufinée au fil du temps dans le but d'être la plus équitable possible pour les parties.

Le Code de commerce de 1807 prévoyait que toute réticence et toute fausse déclaration de l'assuré qui diminuait l'opinion du risque de l'assureur, annulait l'assurance. La loi du 13 juillet 1930 et ses articles L. 113-8 et L. 113-9 a atténué la règle antérieure<sup>140</sup>. Elle déclarait que l'omission et la fausse déclaration n'entraînait pas obligatoirement la nullité du contrat. Elle opérait une nuance puisqu'il fallait distinguer les cas où l'assuré était de bonne foi des cas où l'assuré était de mauvaise foi. Il n'existait pas encore de loi sur l'assurance terrestre et c'est pour cela que la règle avait été atténuée. Il fallait protéger les assurés en assurance terrestre qui sont des parties faibles au contrat à contrario de l'assuré en maritime. Ainsi, lors de la réforme de 1967 qui distingue les assurances terrestres et maritimes, il n'y avait plus besoin de protéger l'assuré et la règle de la nullité a été réintroduite. C'est l'article L. 172-2 qui est en outre impératif.

Si le contrat d'assurance obéit aux règles du droit commun, il est aussi soumis à des règles particulières. L'article L. 172-2 censure les fausses déclarations de l'assuré. En assurance maritime, le titre VII du code des assurances prévoit que l'assureur peut demander la nullité du contrat dès qu'il constate « *toute omission ou déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré* »<sup>141</sup>. Mais, la Cour de cassation vient atténuer ce

---

<sup>140</sup> Loi du 13 juillet 1930 dite GODART relative au contrat d'assurance, JORF, Lois et décrets (version papier numérisée), n° 0168 du 18 juillet 1930.

<sup>141</sup> Article L. 172-2, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

droit puisque, l'assureur est tenu de démontrer que la déclaration inexacte a diminué sensiblement son opinion sur le risque<sup>142</sup>.

La première conséquence est donc la nullité du contrat, l'assureur peut la demander dès lors que l'omission ou la déclaration inexacte a diminué sensiblement son opinion sur le risque garanti et ce même si elle n'a pas eu une influence sur le sinistre. Le terme « sensiblement » prend le parti que la déclaration doit être très précise. De plus, l'assureur n'est pas tenu de rapporter la preuve de la mauvaise foi de l'assuré contrairement à la règle de l'article L. 113-8 instaurée par le Titre I relatif aux assurances de dommages et aux assurances de personnes. C'est impératif, si l'assuré n'établit pas sa bonne foi, il ne peut échapper à la sanction de la nullité. La charge de la preuve et le risque pèsent sur ce dernier. En outre, même s'il prouve sa bonne foi, le contrat peut toujours être annulé si l'assureur établit qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il avait connu l'information.

Pour la déclaration des risques de guerre cette information revêt un caractère primordial puisque si l'assuré ne déclare pas une certaine zone dangereuse qu'il est amené à traverser, l'assureur peut annuler le contrat même si l'assuré n'avait pas connaissance de la dangerosité de la zone. Cette règle a donc pour conséquence que l'assuré doit être un professionnel extrêmement renseigné sur la géopolitique.

Aucune distinction n'est faite à propos de la découverte de la mauvaise déclaration. Elle peut être antérieure ou postérieure à la survenance du sinistre. Si l'inexactitude de la déclaration est découverte avant le sinistre, l'assureur peut demander une augmentation de la prime.

En ce qui concerne le défaut de déclaration d'aggravation du risque, l'assureur peut obtenir la résiliation du contrat. Toutefois, si l'assuré apporte la preuve de sa bonne foi, la sanction de la résiliation est écartée et, si un sinistre est survenu, l'indemnité d'assurance sera simplement réduite en fonction de la prime qui aurait dû être perçue par l'assureur<sup>143</sup>. Si la déclaration a été faite dans ce délai de trois jours ou si l'assuré n'a pas fait la déclaration dans le délai mais a apporté la preuve de sa bonne foi, il faut faire une distinction selon l'origine de l'aggravation du risque. Si la modification n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue moyennant une augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue. si la

---

<sup>142</sup> Cass. com, 14 février 2000, n° 97-18043.

<sup>143</sup> Article L.172-3, Code des assurances 2023, sous la direction de Beignier B., Do carmo silva J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.

modification est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat trois jours au plus tard après qu'il en a eu connaissance, soit obtenir une augmentation de la prime correspondant à l'aggravation du risque. Il faut donc se demander si l'emprunt d'une zone maritime devenue dangereuse mais qui ne l'était pas au moment de la conclusion du contrat, entraîne une aggravation du fait de l'assuré ou non.

Une autre interrogation subsiste puisque si l'assureur risques de guerre peut utiliser la sanction de la résiliation en cas de direction vers une zone dangereuse, si l'assureur risque ordinaire ne peut pas résilier alors que l'assureur emprunte une zone dangereuse enclin aux risques de guerre, un sinistre pourrait survenir dont la cause serait potentiellement inconnue ce qui déséquilibrerait le contrat puisque si l'assureur risques ordinaire ne peut résilier rapidement, il devra indemniser l'assuré sur le fondement de l'article L. 172-17.

Le sinistre a beau être déclaré le plus précisément possible par l'assuré, les modifications susceptibles d'entraîner des aggravations ont beau faire l'objet de surprime, l'indemnisation de l'assuré par l'assureur va dépendre de l'interprétation du contrat et des risques couverts.

## **Paragraphe 2. L'interprétation des Conventions spéciales en matière de risques assimilés**

D'abord, il est important de nous intéresser aux fondements juridiques de ces risques assimilés pour mieux les appréhender (A) avant d'étudier comment les tribunaux les interprètent (B) pour mieux comprendre comment l'indemnisation intervient.

### A. Précisions des définitions des risques assimilés

Que recouvrent exactement ces notions ? Les notions peuvent paraître trop générales ou ambiguës dans les Conventions spéciales, l'assureur pourra les interpréter, elles auraient pu être affinées davantage par le législateur. Si on ne les définit pas précisément, on laisse une marge d'interprétation à l'assureur dans la gestion du sinistre et l'indemnisation. De plus si la définition recouvre beaucoup de notions, l'assuré au moment de sa déclaration des risques aura

du mal à s'y retrouver. Il pourrait oublier d'énumérer certains risques encourus par l'expédition au motif que ces derniers étaient mal définis. Et donc perdre ses chances d'indemnisation ce qui aurait pour conséquence de déséquilibrer le contrat et les relations commerciales entre les parties.

L'émeute est entendue comme un mouvement séditieux accompagné de violences, et dirigé contre l'autorité en vue d'obtenir la satisfaction de certaines revendications d'ordre politique ou social » ; le mouvement populaire couvre tout mouvement spontané ou concerté, d'une foule désordonnée causant des dommages.

Les conventions spéciales de l'imprimé de 1970 servent aussi de fondements juridiques à certains de ces risques assimilés à l'instar de l'article 1. b), c), d) des Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et assimilés, imprimés de 1970 modifié en 1983.

L'exclusion des risques de guerre fait naître plusieurs questions juridiques, la question de la durée de la guerre, des actes contraires aux lois de guerre

Une autre extension est faite dans les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre, imprimé du 1er janvier 2012. Il s'agit du point g qui traite des « actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ». Il peut arriver qu'à bord d'un navire, un individu commette des actes de vandalisme et de malveillance sans qu'il soit possible d'établir un lien avec un intérêt politique quelconque ou même que cet acte ne puisse être rattaché à la guerre. Il peut même arriver qu'après avoir commis ces actes, il parvienne à s'échapper. Ce qui sous-entend que l'acte peut ne pas être revendiqué, comment lui conférer un caractère politique ou de guerre ? (p 449 thèse)

Les risques assimilés sont plus fréquents et nécessitent une attention particulière sur l'interprétation des contrats d'assurance qui pèse lourd sur la couverture du sinistre. Un chargeur qui a des soucis de chargements de conteneurs à bord des navires de commerce et pour les entrées et sorties des conteneurs des terminaux à la suite de mouvements de grève sur les grands ports maritimes. Ces blocages engendrent des frais additionnels qui peuvent être importants et sur lesquels le chargeur n'a aucune maîtrise puisqu'ils dépendent des décisions des armateurs et des dockers. Il est primordial pour l'assuré de comprendre l'étendue de la

couverture de son sinistre. En tant que professionnel il ne pourra pas dire qu'il n'était pas averti que tel risque n'était pas couvert.

La compréhension par l'assuré des définitions des risques de guerre et assimilés assurés dans les Conventions spéciales est primordiales pour la déclaration des sinistres et l'indemnisation, ces dernières sont souvent sources de conflit entre les parties et les juridictions sont amenées à les interpréter.

### B. Application jurisprudentielle

L'exclusion légale des risques de guerre et assimilés ne joue que si le dommage a été occasionné par les événements exclus. Si l'assureur des risques ordinaires ne veut pas indemniser le sinistre, il doit exister un lien de causalité entre le dommage et le risque exclu de la police ordinaire, à savoir les risques de guerre et assimilés.

Les textes législatifs n'ont pas défini le risque d'émeute et de mouvement populaire, mais la Cour de cassation juge que « *l'absence de caractère spontané ne suffit pas à écarter la qualification d'émeute ou de mouvement populaire* » au sens de l'article L. 121-8 du Code des assurances, censurant ainsi les juges du fond dans une affaire trouvant son origine dans les violences urbaines de l'automne 2005<sup>144</sup>. Il importe donc peu que l'émeute ou le mouvement populaire soit spontané ou concerté.

La grève peut, dans certaines circonstances, constituer un mouvement populaire. C'est le cas si elle est accompagnée d'actes illicites perturbant l'ordre public<sup>145</sup>.

La Cour de cassation a également pu se prononcer sur le champ d'application de la garantie concernant la confiscation de marchandises assurées au titre d'une police transport garantie maritime, par le gouvernement angolais. L'assuré demandait à la Cour de condamner la compagnie d'assurance à lui verser l'indemnisation de son préjudice dû à la saisine de la marchandise par le gouvernement angolais. L'assureur a rejeté la garantie alors que le plaignant fait savoir que l'article 2 des Conventions spéciales souscrites garantissent les facultés contre

---

<sup>144</sup> Cass. 2ème civ., 17 novembre 2016, n°15-24.116, Publié au bulletin.

<sup>145</sup> Cass 1ère civ., 11 décembre 1942, DC 1943, jurispr. p. 136, note. P.L.-P.



les risques de détention par tous gouvernements ou autorités quelconques. La question était de savoir s'il s'agissait d'un acte autoritaire et exceptionnel de prise de possession d'une cargaison maritime liée directement à une situation politique de guerre ou de trouble assimilable à la guerre qui entre dans le champ de la garantie. Les juges ont tranché qu'il s'agit bien d'un acte autoritaire et exceptionnel de prise de possession d'une cargaison maritime liée directement à une situation politique de guerre qui entre dans le champ de la garantie. Par conséquent ladite garantie s'appliquait et les assureurs sont condamnées à verser l'indemnité<sup>146</sup>.

En 2005, la Cour de cassation devait se prononcer sur les faits suivants : un navire assurant le transport a été arraisonné en mer Adriatique dans le cadre d'opérations de recherche d'armes menées par les forces armées internationales intervenant dans le conflit yougoslave, et, en raison des destructions subies par une partie des marchandises et la détérioration des emballages, diverses sommes ont été réglées amiablement par la compagnie d'assurance auprès de laquelle l'assuré avait souscrit une police « tous risques » et une police « risques de guerre ». L'assuré escomptait une indemnisation supérieure à celle proposée par l'assuré. Il invoquait un préjudice commercial lié à la dépréciation des marchandises qui résultait de la détérioration des marchandises par fait de guerre. Il plaidait que l'article 2 de la police « risque de guerre » garantissait « *les facultés assurées (...) contre les risques de destruction, de détérioration (...)* ». La Haute cour a émis la distinction entre la destruction des marchandises qui n'est pas contestée et les détériorations subies par les emballages qui ont entraîné des frais de reconditionnement et une dépréciation qualifiée de préjudice commercial. Or ce préjudice, faute de stipulation expresse, excède le périmètre de la garantie en « tous risques » et en « risques de guerre ». La Cour rejette donc les demandes de l'assuré<sup>147</sup>.

Les faits de saisine par les autorités d'un Etat, sont nombreux et abreuvent les juridictions françaises puisque les Conventions spéciales sont interprétables. La police chinoise a diligenté une enquête concernant des marchandises stockées dans le port de Penglai. Les marchandises sont saisies par les autorités chinoises. L'assuré demande alors une indemnisation à son assureur des risques de guerre qui refuse au motif que ces risques ne sont pas garantis. Sa demande est rejetée par la Cour puisqu'il avait été indemnisé par l'assureur des risques ordinaires pour le risque de fraude qui est la conséquence du risque de saisie. Il ne peut donc pas être indemnisé deux fois<sup>148</sup>. Cette question est intéressante puisqu'il faut se demander si la

---

<sup>146</sup> CA Paris, 7 mai 1996, n° 96/285.

<sup>147</sup> Cass. com., 20 septembre 2005, n° 03-18.356.

<sup>148</sup> Tribunal de Commerce de Paris, 13 octobre 2022, n°2020023567.

garantie étendue des risques de guerre s'applique lorsque les autorités d'un Etat confisquent une marchandise sans faute de l'assuré hors état de guerre. La Cour a estimé qu'il n'y a pas eu de saisies des biens mais qu'ils ont seulement été bloqués ou immobilisés et les dommages ne résultent pas d'évènements ou de mesures politiques.

Ensuite, dans un arrêt concernant les mouvements de grève qui ont affecté le Grand Port Maritime de Marseille-Fos en 2011, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence devait se prononcer sur l'exonération d'un commissionnaire de transport pour cause de grève et l'absence de responsabilité pour défaut d'assurance contre le risque de grève. La question posée à la Cour était de savoir si le commissionnaire devait informer son client professionnel que l'assurance « tous risques » ne couvre pas le risque de grève. La société expéditrice de fruits et légumes entendait engager la responsabilité de son commissionnaire de transport du fait des dommages subis par sa marchandise du fait de la grève. La société reprochait entre autres au commissionnaire de ne pas avoir souscrit pour son compte une police incluant les conséquences de la grève, soit des Conventions spéciales. La Cour d'appel relève que l'expéditrice est spécialisée dans le transport et un professionnel averti, qu'elle a eu connaissance des polices souscrites. L'obligation de conseil de l'assureur maritime est donc fortement atténuée. De plus, la Cour rappelle que la garantie des risques de grève suppose de contracter à des Conventions spéciales et le commissionnaire ne pouvait la souscrire sans l'accord de son client. La solution est conforme au contrat-type qui prévoit que seuls sont couverts les risques ordinaires, sauf avis contraire, l'idée étant d'éviter que soit reproché au commissionnaire le choix d'une assurance pas assez étoffée (absence de couverture des risques de guerre, par exemple) ou, à l'inverse, trop onéreuse<sup>149</sup>.

Il ressort de ces différents développements que pour obtenir l'indemnisation l'assuré doit respecter des obligations dans le but de maintenir l'équilibre commercial entre les parties, parfois, il y a débat et il va devoir prouver que son sinistre est bien couvert par les polices et les Conventions spéciales.

---

<sup>149</sup> CA Aix-en-Provence, 23 avril 2015, n° 13-04114.

## **CHAPITRE II**

# **LA PREUVE DE LA COUVERTURE DU SINISTRE ET L'INDEMNISATION**



## **CHAPITRE 2. LA PREUVE DE LA COUVERTURE DU SINISTRE ET L'INDEMNISATION**

Lorsque le sinistre s'est réalisé, la déclaration de l'assuré ne peut toujours suffire et il peut s'avérer nécessaire de démontrer sa réalité notamment lorsque la garantie due par l'assuré appelle une forte indemnisation comme c'est le cas en assurance des risques de guerre avec l'augmentation des coûts des sinistres.

Il est primordial d'étudier le régime juridique général de la preuve pour le comparer à celui qui s'applique en droit des assurances et en assurance maritime (section 1). Ainsi il sera plus aisé de comprendre le mécanisme de l'indemnisation à la suite d'un sinistre. Cette indemnisation requiert une réclamation qui doit respecter des conditions (section 2).

## *Section 1. Etude comparative du régime juridique de la preuve*

L'assuré a un grand intérêt à prouver l'existence du sinistre et son étendue afin d'être intégralement indemnisé. Après une étude de son régime juridique en droit commun et en droit des assurances en relevant les nombreuses similitudes et les différences (paragraphe 1), il est possible de comprendre que la preuve de la couverture du sinistre en cas de sinistre dû à un risques de guerre obéit au régime juridique de la preuve du droit commun de l'assurance (paragraphe 2).

### **Paragraphe 1<sup>er</sup>. Le régime juridique de la preuve : du droit commun au droit des assurance**

Lorsque le sinistre s'est réalisé, la déclaration de l'assuré ne peut toujours suffire. Il s'avère donc nécessaire de démontrer sa réalité. Dans un premier temps un rappel des règles générales de la preuve en droit (A) est fondamental puisque le droit commun de la preuve s'applique au droit commun de l'assurance (B) malgré quelques différences qu'il convient de mettre en lumière.

#### A. Les règles générales de la preuve

Au sens commun, la preuve est ce qui sert à établir qu'une chose est vraie. La preuve peut être un raisonnement, la présentation d'un fait, le fait lui-même, ou l'objet qui le concrétise. On prouve par des preuves, on démontre par des arguments<sup>150</sup>. Au sens juridique, la preuve est la démonstration de la réalité d'un fait ou d'un acte juridique, dans les formes admises par la loi<sup>151</sup>. En cas de litige, la question de la preuve est primordiale. Un fait ou un acte juridique contesté et non prouvé n'existe pas juridiquement, et le juge ne peut en tenir compte.

Tout d'abord, on peut dire que trois principes fondamentaux instaurent le droit de la preuve. La première est l'interdiction de se constituer une preuve à soi-même. Une personne ne

---

<sup>150</sup> CORNU. G., « Vocabulaire juridique », Paris, 12<sup>ème</sup> édition, Presse Universitaire de France (P.U.F), 2022.

<sup>151</sup> Le petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française (Nouvelle édition du « Petit Robert » de Paul Robert Nouvelle édition millésime 2021), Le Robert, 2021.

peut se fabriquer une preuve pour assouvir ses besoins. Ainsi, est dénué d'effet probatoire l'attestation délivrée par une société pour la notification d'un document<sup>152</sup>.

La deuxième est la loyauté de l'obtention de la preuve. La preuve ne doit pas être obtenue de manière déloyale, autrement dit à l'insu de la personne contre laquelle on l'invoque. Ce principe est d'origine prétorienne. La jurisprudence considère que l'enregistrement d'une conversation téléphonique privée, effectué et conservé à l'insu de l'auteur des propos invoqués, est un procédé déloyal rendant irrecevable en justice la preuve ainsi obtenue<sup>153</sup>.

La troisième est le droit à la preuve. La Cour de cassation a pu reprocher aux juges du fond d'avoir écarté la production de preuve sans recherche si elle n'était pas « *indispensable à l'exercice du droit de la preuve* » au visa des articles 6 et 8 de la Convention européenne des droits de l'homme. L'article 10 du Code civil dispose que « *chacun est tenu d'apporter son concours à la justice en vue de la manifestation de la vérité [...], celui qui se soustrait à cette obligation peut être contraint d'y satisfaire [...]* ».

Ensuite, il convient d'évoquer la charge de la preuve et donc l'article 1315 du Code civil : « *Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* » c'est-à-dire prouver son existence et son exigibilité. Réciproquement, « *celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation* »<sup>154</sup>.

Puis, les modes de preuve n'étant pas tous admis, leur admissibilité dépend de leur objet et de la qualité de celui contre lequel la preuve est invoquée. La preuve des faits peut être apportée par tous moyens. La preuve des actes juridiques peut se révéler plus contraignante. En matière commerciale, la preuve est libre conformément à l'article L. 110-3 du Code de commerce.

Pour l'application du Code de commerce et de la preuve libre, les qualités de commerçant et d'acte de commerce doivent être appréciées chez celui contre lequel la preuve est alléguée. On doit donc distinguer le cas où la preuve est invoquée par l'assuré, qui n'est pas toujours un professionnel comme dans l'assurance maritime des risques de guerre, ou par l'assureur. Si l'assureur est une société anonyme, il a donc la qualité de commerçant ; la police peut constituer

---

<sup>152</sup> Cass. soc, 11 mai 1999, 97-41.245, Publié au bulletin.

<sup>153</sup> Cass. civ 2<sup>ème</sup>, 7 octobre 2004, 03-12.653, Publié au bulletin.

<sup>154</sup> Code civil, Article 1315.

un acte de commerce et la preuve sera libre à son encontre. Si l'assureur est une société d'assurance mutuelle ayant légalement un objet non commercial, la preuve est régie par le droit civil. Si la preuve est invoquée contre le souscripteur, sa qualité et la nature de l'assurance sont à regarder. La doctrine a pu s'inquiéter de la preuve par tous moyens en matière commerciale dans une forme autre que l'écrit.

Par d'exemple, on peut citer au titre de la force probante que les actes sous seing privé fait foi entre les parties, les copies sont dépourvues de force probante sauf en l'absence de contestation ou en cas de perte de l'original, les livres de commerce des commerçants font preuve contre eux.

Une partie de la doctrine estime que les dispositions impératives du Code des assurances relatives à la preuve du contrat ou de sa modification, sous forme écrite<sup>155</sup> devraient prévaloir sur le Code de commerce.

#### B. L'application du régime juridique de la preuve au droit commun des assurances

En droit des assurances, le régime juridique de la preuve concerne les règles et les normes qui déterminent comment les parties doivent établir et démontrer les faits pertinents dans le cadre d'un litige en matière d'assurance. Le Code des assurances contient peu de règles relatives à la preuve. Ce qui est intéressant réside dans le fait que lorsque de telles règles existent, elles prévalent sur le droit commun et le Code civil et peuvent être assimilables à des règles spéciales. Par exemple, l'article L. 112-3 du Code des assurances impose un écrit quel que soit le montant de la somme<sup>156</sup> en jeu alors que le Code civil ne l'impose que pour des valeurs supérieures à 1 500 euros<sup>157</sup>. Même lorsque le droit commun de la preuve est applicable, il peut recevoir certains aménagements propres à l'assurances.

En principe c'est à l'assuré d'établir l'existence de la garantie. La preuve du contrat d'assurance doit être rapportée par écrit même si la jurisprudence admet d'autres moyens de preuve. Le Code des assurances n'envisage comme preuve du contrat que la police mais

---

<sup>155</sup> Code des assurances, Article L. 112-3.

<sup>156</sup> Code des assurances, Article L. 112-3.

<sup>157</sup> Code civil, ancien Article 1341.



n'exclut pas les modes de preuve prévus par le Code civil à l'instar de l'aveu explicite ou implicite.

L'interdiction de se constituer une preuve à soi-même s'applique au droit des assurances. Ainsi, est dénué d'effet probatoire la mention de la garantie émanant de la personne se déclarant assurée<sup>158</sup> car la preuve du contrat d'assurance ne peut résulter que d'un écrit émanant de celui auquel on l'oppose<sup>159</sup>.

Il appartient au débiteur de l'obligation d'information de prouver qu'il a satisfait à cette obligation. Ainsi, la charge de la preuve en droit des assurances s'appuie sur l'article 1315 du Code civil. Il y a un risque qui pèse sur celui auquel incombe la charge de la preuve, de ne pouvoir prouver le fait ou l'acte juridique qu'il invoque. Ce risque est important dans le contexte de l'assurance puisque l'exécution du contrat peut s'étaler sur une longue période pendant laquelle les preuves peuvent avoir été perdues ou détruites, les témoins avoir disparu, la police ou les documents contractuels avoir été perdus, détruits accidentellement ou volontairement après archivage.

Pour les modes de preuve acceptés en droit des assurances, il faut différencier selon que l'information doit être démontrée par l'assureur ou par l'assuré. Lorsqu'un assureur veut résilier le contrat pour défaut de paiement des primes, l'assureur doit prouver avoir envoyé une mise en demeure par lettre recommandée mais pas la réception de cette lettre par son destinataire. En ce qui concerne les obligations d'information précontractuelles de l'assureur, elles doivent figurer sur un écrit. Ensuite, lorsque l'information est due par le souscripteur du contrat, la preuve de ce que les risques ont été déclarés par le souscripteur peut être rapportée par tous moyens. Pour la déclaration du sinistre, le Code des assurances ne prévoit aucune forme et la jurisprudence en déduit qu'aucune forme particulière ne peut être imposée par la police. Elle peut être établie par tous moyens, et en pratique, une attestation délivrée par l'agent général est appréciée.

Ensuite, les parties peuvent être amenées à prouver l'existence du contrat ou son contenu. Il appartient à celui qui allègue l'existence du contrat de la prouver. Elle doit être rapportée par écrit entre les parties. Si la date pose problème il suffit de comparer la date du sinistre et la date du terme du contrat. La nature de la garantie doit être établie au vu des stipulations du contrat.

---

<sup>158</sup> Cass. civ 1<sup>ère</sup>, 30 janvier 2001, n° 98-14.368, Publié au bulletin, RGDA 2001.337.

<sup>159</sup> Cass civ 1<sup>ère</sup>, 2 mars 2004, n° 01-17.708, Publié au bulletin, RGDA 2004.347.

Les parties au contrat sont les co-contractants et non les tiers invoquant le bénéfice de l'assurance.

La preuve de la survenance du sinistre ne pose généralement pas de difficulté en droit commun des assurances faut-il le préciser. La charge de la preuve incombe à celui qui réclame le règlement. Pour un fait, comme un incendie ou un dégât des eaux, elle peut être rapportée par tous moyens. Si le litige porte sur les circonstances de réalisation du sinistre, il faut prouver la garantie, le contenu du contrat. L'assuré doit prouver que le sinistre correspond à la définition contractuelle du risque couvert<sup>160</sup>. Inversement, si l'assureur entend invoquer une exclusion du sinistre dans le contrat d'assurance, il doit prouver cette exclusion souvent par le biais de la police.

Enfin la question de la preuve du paiement ne pose pas de problème, puisque, que ce soit pour le paiement de la prime par le souscripteur ou du règlement du sinistre par l'assureur, les paiements se font généralement par chèque ou virement bancaire, ce qui laisse des traces.

Une partie de la doctrine estime que les dispositions impératives du Code des assurances relatives à la preuve du contrat ou de sa modification, sous forme écrite<sup>161</sup> devraient prévaloir sur le Code de commerce<sup>162</sup>.

## **Paragraphe 2. La preuve de la couverture des risques de guerre en assurance maritime**

Pour le contrat d'assurance maritime, les problématiques peuvent être différentes étant rappelé qu'il est souscrit entre professionnels connaisseurs du monde des affaires, les problématiques seront plus de l'ordre de l'interprétation des polices et des Conventions spéciales pour prouver la couverture (A). Les sinistres étant particulièrement coûteux, l'assuré doit provoquer l'expertise pour consolider la preuve (B).

---

<sup>160</sup> Cass, civ 1<sup>ère</sup>, 14 février 1989, n° 86-14.913, Publié au bulletin, RGAT 1991.611.

<sup>161</sup> Code des assurances, Article L. 112-3.

<sup>162</sup> BIGOT J., HEUZE V., KULLMANN J., « *Traité de droit des assurances, Le contrat d'assurance* », Tome 3, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, Lextenso éditions, 2014, p. 1033 et s.

## A. Les obligations de l'assuré en matière de preuve

Entre les parties au contrat, la nature de la garantie doit être établie au vu des stipulations du contrat d'assurance. En effet, en vertu des dispositions du Code des assurances entre les parties, la preuve des stipulations du contrat doit être rapportée par écrit. Le contrat d'assurance maritime est souscrit entre professionnel et le problème de la production de la police pour en vérifier le contenu ne se pose jamais.

La garantie risques ordinaires constitue la garantie de base et la couverture des risques de guerre et assimilé constitue une garantie complémentaire. Les compagnies d'assurance et les assurés peuvent être en désaccord sur la question de la couverture du sinistre survenu.

L'assuré qui réclame une indemnité à l'assureur peut être obligé de fournir une triple preuve. La preuve du sinistre, de la mise en risque et de son intérêt dans la chose assurée. Le sinistre est un fait, il peut donc être prouvé par tous moyens conformément au régime juridique de la preuve. Ensuite il faut différencier les contrats d'assurance « tous risques » des contrats d'assurance « F.A.P sauf » (Franc d'Avaries Particulières). En tous risques, la charge de la preuve incombe à l'assureur, s'il prétend que cette cause est de nature à le libérer de sa responsabilité. Il doit prouver que le sinistre a pour origine un risque exclu de la police. C'est le cas des risques de guerre. Donc il revient à l'assureur de prouver que le sinistre a pour origine un risque de guerre.

L'assuré doit prouver que la chose assurée a été exposée à un risque prévu dans le contrat. Dans l'assurance facultés par exemple, il doit prouver que les marchandises ont bien été chargées sur le navire dans un premier temps ce qui est logique. Cette preuve se rapporte par le connaissement qui est le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur. Enfin l'assuré doit prouver qu'il avait un intérêt à agir à l'époque du sinistre<sup>163</sup>.

Pour la recherche de la vérité quant à la nature des sinistres, un expert intervient à la suite du sinistre. Pour demander son indemnisation, c'est à l'assuré que revient la demande des services de l'expert.

---

<sup>163</sup> BIGOT J., HEUZE V., KULLMANN J., « *Traité de droit des assurances, Le contrat d'assurance* », Tome 3, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, Lextenso éditions, 2014, p. 1743.

## B. L'expertise

C'est l'assurance maritime qui officialisa la première le recours à l'expertise, avec l'édit de 1556 portant règlement pour l'établissement d'une place commune et juridiction des prieurs et consuls des marchands de la ville de Rouen, qui autorise ces derniers à élire, installer et rémunérer « *une personne fidèle, experte et connaissant le marché des assurances [...] qui dressera le compte des grosses avaries* ». Au XIX<sup>e</sup> siècle, c'est à travers l'histoire des sociétés d'assurances contre les incendies que l'on voit naître, par un processus naturel et évident, la profession d'expert d'assurances. L'intervention d'un homme de l'art s'avérait indispensable car, sauf rares exceptions, l'agent local ne pouvait avoir les connaissances nécessaires à l'appréciation du coût de la remise en état d'un bâtiment ni à l'estimation de la valeur d'assurance<sup>164</sup>.

L'assureur et l'assuré mais aussi le juge s'il le faut ont recours à des spécialistes du domaine technique en cause. Le rôle des experts est encore plus important dans les assurances maritimes que les assurances terrestres, tant au niveau de la navigabilité pour déterminer l'assurabilité du navire, que de l'évaluation des avaries ou des pertes totales une fois le sinistre survenu<sup>165</sup>. L'intervention de l'expert de l'assureur est une règle traditionnelle en assurance maritime. La demande d'expertise est déterminante puisqu'en cas de sinistre, l'assuré doit répondre à des obligations telles que la préservation du recours, la conservation de la marchandise et provoquer l'expertise.

C'est pourquoi, l'assuré ou le bénéficiaire doit provoquer l'expertise, c'est-à-dire requérir l'intervention de l'expert de l'assureur, en s'adressant aux commissaires d'avaries du Cesam ou, à défaut, à tout organisme mentionné éventuellement dans la police. L'expertise doit déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes, à la condition, bien sûr, qu'un dommage puisse être constaté. L'expertise est inutile pour un colis manquant mais est extrêmement utilisée pour les risques de guerre en cas de concours de cause notamment.

L'expertise doit également répondre à des critères de délais. La demande de constatation des dommages doit être adressée dans les trois jours de la cessation des garanties c'est-à-dire, en pratique, dans les trois jours de la livraison si la constatation a lieu à destination finale ; il

---

<sup>164</sup> Le Lamy Assurance, « Les prémices de l'expertise », septembre 2022.

<sup>165</sup> G. BENEPLANC, A. CHARPENTIER, P. THOUROT, Manuel d'assurance, Paris, 1<sup>ère</sup> édition Savoirs, 2022, p. 145.

est de toute façon dans l'intérêt de l'assuré que l'expertise ait lieu le plus tôt possible pour avoir plus de chance de confirmer le lien entre le dommage et l'opération de transport.

Désormais, il convient de se demander quelle est la valeur juridique de l'expertise. La Cour de cassation a estimé que le rapport d'expertise du commissaire d'avaries, en tant que rapport amiable, peut valoir titre de preuve dès lors qu'il est soumis à la discussion contradictoire des parties<sup>166</sup>. Mais la jurisprudence tempère la valeur de l'expertise en disant que le juge ne peut fonder sa décision exclusivement sur une expertise réalisée à la demande de l'une des parties.

L'importance du recours à un expert réside également dans le fait que la réclamation de l'assuré en dépend pour la demande d'indemnisation en assurance maritime. Le fait de ne pas demander l'intervention de l'expert dans les conditions prévues par la police entraîne habituellement l'irrecevabilité de la réclamation. En outre, la jurisprudence applique strictement la sanction à l'instar d'un arrêt opposant la compagnie d'assurance ALLIANZ FRANCE qui plaidait l'irrecevabilité de la demande d'indemnisation face à son assuré, la société CORDAT, qui n'avait pas fait appel à un expert dans les délais requis<sup>167</sup>.

Pour comprendre comment l'assuré peut être indemnisé il fallait replonger dans l'étude du régime juridique de la preuve en droit commun, pour le replacer dans un contexte assurantiel et plus précisément celui de l'assurance maritime. Il en ressort que les Conventions spéciales combinées à un rapport d'expertise jouent un rôle primordial dans la preuve de la couverture du sinistre par le contrat. C'est ce cheminement qui précède l'indemnisation, finalité de tous contrats d'assurance.

---

<sup>166</sup> Cass. com, 12 novembre 1997, n° 95-20.749.

<sup>167</sup> Cass. com, 7 juillet 1998, n° 96-15.730.

## Section 2. L'indemnisation conflictuelle des sinistres

L'assurance des risques de guerre et assimilés permet à l'assuré de se décharger du risque en le transférant à l'assureur. Le but de l'assurance est que, lors de la survenance d'un sinistre, l'assuré soit indemnisé par l'assureur (paragraphe 1) qui peut alors se retourner contre le tiers responsable au moyen de la subrogation (paragraphe 2).

### Paragraphe 1. La réclamation de l'assuré

Afin de bénéficier de son indemnisation, l'assuré doit déclarer son sinistre (A) et si l'assureur estime que le sinistre n'est pas couvert par le contrat, il y a litige. Alors les parties pourront tenter de se mettre d'accord par le biais de la conciliation au travers de négociations amiables et, si ce n'est pas suffisant, une procédure contentieuse conforme au droit des assurances peut opposer les parties (B).

#### A. La déclaration du sinistre soumise à la prescription biennale

L'article L. 171-3 alinéa 2 dispose que « *nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice* »<sup>168</sup>. L'assuré armateur peut éprouver une perte ou une avarie matérielle sur le navire et l'assuré tel qu'un chargeur d'un contrat de transport peut subir un sinistre sur ses marchandises ou bien un préjudice commercial qui résulterait d'une perte d'exploitation en cas de non-livraison des biens transportés. La survenance du sinistre est la circonstance non souhaitée mais envisagée par le contrat d'assurance. C'est la survenance de l'évènement dont l'éventualité a été prise en considération lors de la conclusion du contrat.

L'assuré, s'il veut obtenir le paiement de la garantie escomptée est tenu à certaines obligations. Il doit déclarer le sinistre dans le délai contractuellement prévu, lequel ne peut être inférieur à 5 jours<sup>169</sup>. L'assuré victime pourra brandir son contrat d'assurance maritime et ses Conventions spéciales pour demander garantie auprès de son assureur pour tout sinistres de nature à entraîner la garantie de l'assureur.

---

<sup>168</sup> Code des assurances, Article L. 171-3.

<sup>169</sup> Code des assurances, Article L. 113-2.

Une simple lettre adressée à l'assureur contenant une allusion à un sinistre sans indiquer la date ou le lieu ne suffisait pas, selon les Hauts juges, à caractériser le respect de l'obligation de déclaration du sinistre<sup>170</sup>. La garantie est acquise lorsque le sinistre est pleinement constitué, il ne présente aucune difficulté ou interprétation puisqu'il illustre parfaitement ce qui est prévu au contrat. L'assureur indemnise en cas de concordance parfaite entre le sinistre et l'évènement dommageable. Ensuite, la déclaration doit remplir des conditions de forme. Pour mettre en œuvre la garantie, il doit déclarer le sinistre en décrivant et en localisant le dommage. Les juges du fond sont souverains pour déterminer si les obligations de déclaration ont été respectées.

Comme en matière d'assurance terrestre, la prescription en assurance maritime est biennale. Selon l'article L. 172-31, « *Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans* »<sup>171</sup>. Cette prescription concerne exclusivement les actions nées du contrat d'assurance conclu entre les parties. Elle est d'ordre public et ne peut être diminuée. Toutefois elle peut être rallongée. La rallonge exige l'accord des parties pour être valable. La loi permet de rallonger le délai de prescription à travers les causes légales d'interruption et de suspension de la prescription. Les points de départ qui font courir le délai de prescription sont mentionnés à l'article R. 172-6 du Code des assurances et varient en fonction de la situation. En effet, pour l'action en paiement, le délai court à partir de la date d'exigibilité du paiement. Pour l'action d'avarie et le délaissement, c'est la date de l'évènement.

Parfois, il faut se demander si l'assureur n'est pas à l'origine, par son comportement de ce que l'assuré soit dans la situation de ne plus pouvoir agir à son encontre par suite de la prescription de son action. L'assureur est débiteur d'une obligation d'information concernant ce délai de prescription à l'égard de son assuré.

Les régimes maritimes et terrestres sont toutefois différents en matière de devoir d'information sur la prescription. Le droit maritime ne réglemente pas ce devoir d'information, alors qu'en droit terrestre, applicable à la navigation de plaisance, l'article R.112-1 du Code des assurances dispose que « *les polices d'assurance [...] doivent rappeler les dispositions des titres I<sup>er</sup> et II du livre I<sup>er</sup> de la partie législative du présent code concernant [...] la prescription des actions dérivant du contrat d'assurance* »<sup>172</sup>.

---

<sup>170</sup> Cass. civ 1<sup>ère</sup>, 25 mai 1976, n° 75-10186, Publié au bulletin.

<sup>171</sup> Code des assurances, Article L. 172-31.

<sup>172</sup> P-Y. NICOLAS, Le Droit Maritime Français, n° 828, 1<sup>er</sup> octobre 2020.

L'assuré qui vient de subir un sinistre ne tarde généralement pas à en faire la déclaration à son assureur mais peut oublier de faire cette déclaration par lettre recommandée. Auquel cas la prescription court toujours juridiquement.

Quoi qu'il en soit, chaque déclaration de sinistre pour risque de guerre va contribuer à son échelle à l'augmentation des primes pour les navires empruntant les zones touchées.

À la suite de sa déclaration, l'assureur peut contester l'assurabilité du sinistre selon son interprétation de la police et des Conventions spéciales. L'assuré pourra alors demander gain de cause devant les juridictions compétentes si la voie amiable ne l'a pas satisfait préalablement.

#### B. Le règlement du litige par la voie contentieuse et non-contentieuse

Le mot de litige trouve son étymologie dans le mot de procès « *litis* ». Néanmoins, en droit des assurances il peut désigner un aspect contentieux ou non.

Très souvent, un sinistre susceptible d'entraîner la garantie de l'assureur suscite une contestation, que ce soit entre l'assuré et le responsable, entre l'assuré et la victime ou encore entre l'assureur et l'assuré. Mais, le contrat d'assurance conduit rarement devant les tribunaux. Sur la totalité des déclarations de sinistre, seulement 10% d'entre eux soulèvent des contestations, et 25% de ces 10% déboucheront à un contentieux judiciaire<sup>173</sup>. Le litige est réduit à d'autres modes de règlement. Ainsi le règlement amiable est privilégié, d'une part car sinon, le système judiciaire aurait été submergé par les affaires, d'autre part, toujours dans une optique commerciale, il n'est pas dans l'intérêt des compagnies d'assurance de se donner une mauvaise image.

Les règlements non-contentieux sont les conventions conclues entre les assureurs, la médiation ou le recours à l'arbitrage.

Les compagnies d'assurance prévoient leurs conventions autour de la FFSA. Cela profite à l'assureur et à l'assuré, par la rapidité des règlements, la simplification des procédures d'expertise, ou encore l'élimination des recours aux tribunaux qui peut être extrêmement lent

---

<sup>173</sup> P. MALAVAL, mémoire DESS, droit et économie de l'assurance, Toulouse I, 1997.



et coûteux<sup>174</sup>. On trouve dans ces conventions, celles relatives à la renonciation à recours en justice. Certains auteurs de doctrine ont pu réfléchir sur la licéité de ces clauses qui pourraient porter atteinte au droit d'agir en justice des justiciables. La chambre mixte de la Cour de cassation a donc précisé que de telles clauses étaient licites<sup>175</sup>. La médiation ou encore l'arbitrage connaissent également un intérêt croissant en droit des assurances.

C'est pour cela que la jurisprudence est maigre en matière de contentieux entre l'assureur et l'assuré. Toutefois, il est évident que cette prise en charge non-contentieuse est plus adaptée à des sinistres de petites sommes. Or pour l'assurance maritime et précisément les risques de guerre, les préjudices subis peuvent vite atteindre des sommes astronomiques.

Les enjeux, la complexité des situations comme la recherche de la cause du sinistre comme vu dans le chapitre précédent, les incertitudes juridique, l'espérance d'un meilleur gain ou la simple recherche de justice, expliquent les assignations. En outre, toute personne, dans le contentieux en assurance, ayant qualité à agir, peut saisir le juge.

L'assurance maritime est qualifiée d'acte de commerce. De plus, les parties sont des professionnels du commerce, donc c'est le tribunal de commerce qui est compétent. D'ailleurs cette compétence est rappelée dans les conventions types sur l'assurance maritime. Ce sont les règles procédurales de droit commun qui s'appliquent. En cas de désaccord, une action d'avarie est intentée selon les dispositions figurant au contrat.

Le droit des assurances maritimes connaît des règles dérogatoires au droit commun de la responsabilité en permettant une limitation de responsabilité et la constitution d'un fond de limitation. En effet la loi n° 67-3 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, a permis au propriétaire d'un navire de constituer un fonds de limitation de responsabilité. Ce dispositif a été codifié dans le Code des transports et les affréteurs et armateurs entre autres, peuvent limiter leur responsabilité envers le co-contractant ou les tiers, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire<sup>176</sup>.

---

<sup>174</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « Droit des assurances », Issy-les-Moulineaux, 3ème édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018.

<sup>175</sup> Cass. ch. mixte, 14 février 2003, 00-19.423 00-19.424, Publié au bulletin

<sup>176</sup> B. BEIGNER, S. BEN HADJ YAHIA, « Droit des assurances », Issy-les-Moulineaux, 3ème édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018.

## Paragraphe 2. L'indemnisation par l'assureur et ses effets

Après avoir passé la phase tumultueuse de la recherche de la preuve du sinistre, l'assureur devra indemniser l'assuré, c'est la finalité de tout contrat d'assurance et cette indemnité peut revêtir plusieurs formes en assurance maritime auquel l'indemnisation des risques de guerre ne déroge pas (A). Une fois l'assuré indemnisé, l'assureur peut se retourner contre le tiers responsable du sinistre au moyen de la subrogation, cependant, les risques de guerre constituent un cas exonératoire de la responsabilité du transporteur maritime (B).

### A. Le règlement de l'indemnité

Dans le contrat d'assurance l'obligation principale de l'assureur consiste à indemniser l'assuré. En vertu de l'article L 113-5 du code des assurances, « *lors de la réalisation du risque ou à l'échéance du contrat, l'assureur doit exécuter dans le délai convenu la prestation déterminée par le contrat* »<sup>177</sup>. L'indemnisation des risques de guerre repose sur les mêmes principes que l'indemnisation des risques ordinaires en assurance maritime.

Si un risque de mer survient dans les conditions prévues au contrat, les obligations de l'assureur se ramènent au règlement de l'indemnité pour laquelle ledit contrat a été souscrit. L'assuré sera normalement indemnisé de toutes les conséquences des sinistres couverts par les polices, mais seulement de celles-ci. La jurisprudence estime de manière constante que le caractère indemnitaire de l'assurance interdit tout enrichissement de l'assuré. C'est également un principe de base du droit des assurances. Si toutes les conditions sont réunies, l'assureur procédera à l'indemnisation, déduction faite de la franchise convenue. Le caractère indemnitaire de l'assurance s'oppose à ce qu'un dommage soit réparé pour un montant supérieur à sa valeur agréée ou réelle<sup>178</sup>. La valeur agréée est la valeur du navire telle que convenue entre l'assureur et l'assuré au moment de la souscription du contrat<sup>179</sup>. Les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation sauf en cas de fraude de l'assuré ou en matière de contribution à l'avarie commune. La valeur agréée est importante lors du calcul de

---

<sup>177</sup> Code des assurances, Article L. 113-5.

<sup>178</sup> Code des assurances, Article L. 173-6.

<sup>179</sup> J-P. MARCQ, « *Guide de l'assurance transports et logistique* », 3<sup>ème</sup> édition, l'Argus de l'assurance Edition, 2016, p. 158.

la prime d'assurance, elle fixe le montant que l'assureur devra à son assuré en cas de perte totale du navire<sup>180</sup>.

Il existe deux modes de règlement : le règlement en avaries, habituel et le règlement en délaissement, plus exceptionnel.

Le règlement en avaries concerne aussi bien les assurances sur corps que les assurances sur facultés. L'assuré peut éprouver une perte de marchandise, une avarie matérielle à la suite d'un risque de guerre. Si le sinistre n'a pas entraîné la perte totale de la valeur assurée, la mesure de l'indemnisation due par l'assureur est la valeur du préjudice subi par l'assuré, dans les limites fixées par la police. C'est pourquoi la déclaration de la valeur assurée est primordiale en amont du contrat. La limite de la garantie fournie par l'assureur tient dans l'indemnisation des pertes subies et des profits de l'assureur.

Le règlement en avarie est la formulation spécifique à l'assurance maritime pour désigner l'indemnité de l'assureur. Il obéit au principe indemnitaire. Dans l'assurance sur corps, le législateur précise à l'article L. 172-11 que « *Dans le règlement d'avaries l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnues nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit* »<sup>181</sup>. Le règlement en avarie suppose un calcul des différentes indemnités dues par l'assureur en appliquant les dispositions contractuelles. Elles varient selon le type d'assurance (corps, faculté, responsabilité) et le type de préjudice. L'indemnité de l'assureur va donc correspondre au préjudice subi en application du principe indemnitaire.

En assurance maritime corps principalement et, plus rarement, en facultés également, un autre moyen de régler le sinistre est concevable, c'est le règlement par délaissement. Il se présente en cas de perte totale ou d'impossibilité de réparer. Il permet à l'assuré d'obtenir le versement de la valeur agréée en contrepartie de l'abandon de la propriété de l'intérêt assuré qui peut être le navire ou sa cargaison au travers des marchandises qu'il transportait. Le délaissement doit suivre une technique singulière, quelques conditions. L'assuré doit le demander par écrit et l'assureur verse l'intégralité de la somme assurée et indemnise

---

<sup>180</sup> J-P. MARCQ, « *Guide de l'assurance transports et logistique* », 3<sup>ème</sup> édition, l'Argus de l'assurance Edition, 2016, p. 158.

<sup>181</sup> Code des assurances, Article L. 172-11.

complètement l'assuré de son préjudice. Corrélativement, l'assuré doit transférer à l'assureur les droits et la propriété des bien sinistrés. La Cour de cassation a, par ailleurs, jugé que l'assuré est tenu de restituer à l'assureur l'indemnité perçue lors du sinistre<sup>182</sup>. Les effets sont particulièrement graves pour l'assuré et le délaissement doit être réfléchi.

Pour les risques de guerre, l'assuré peut opter pour le délaissement du navire dans les situations de perte d'usage, ou de dépossession prévue à l'article 1.1.2 de la Convention spéciale<sup>183</sup> et ce, y compris si la perte d'usage, ou la dépossession résulte de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, confiscations, expropriations ou pirateries. En risque de guerre, les assureurs ont le choix entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale.

Du fait de ses effets particulièrement graves, des limitations sont prévues pour le règlement en délaissement. Ainsi il n'est ouvert à l'assuré conformément à l'article L. 172-24 du Code des assurances que pour les cas déterminés par la loi aux articles L. 172-27, L. 173-13 et L. 173-20. Ou par les cas prévus par les Conventions « *police française d'assurance maritimes sur corps de tous navires de 2002* » en son article 21, et « *police française d'assurance maritime sur corps de tous les navires de 2012 (garantie tous risques)* » à l'article 4.1.6. Ainsi, dans l'assurance corps, le législateur conditionne le délaissement à quatre hypothèses : la perte totale, une réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée, une impossibilité de réparer ou d'un défaut de nouvelle depuis plus de trois mois<sup>184</sup>. Et dans l'assurance facultés, le délaissement des marchandises est possible lorsqu'elles sont perdues totalement, détériorées aux trois quarts, ou, vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles par suite d'un risque couvert<sup>185</sup>. Il revient à l'assuré de démontrer que les conditions sont réunies.

Le règlement en délaissement permet à l'assuré d'obtenir une indemnité correspondant à l'intégralité de la valeur assurée et non au seul préjudice subi. Et les cas sont prévus aux articles L. 173-13 pour l'assurance sur corps et L. 173-20 pour l'assurance sur facultés, ou directement dans le contrat d'assurance. La chambre commerciale de la Cour de cassation a établi, dans un

---

<sup>182</sup> Cass. 2<sup>ème</sup> civ., 12 mai 2005, n° 03-20588, RGDA 2005.

<sup>183</sup> Article 4, Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, 1<sup>er</sup> janvier 2012.

<sup>184</sup> Code des assurances, Article L. 173-13.

<sup>185</sup> Code des assurances, Article L. 173-20.

arrêt de 1965, le principe selon lequel, en dehors de ces hypothèses, le délaissement est impossible<sup>186</sup>.

Les dommages corporels sont exclus du champ de l'assurance maritime des risques de guerre.

Enfin, pour illustrer le bon fonctionnement de la couverture des risques de guerre par les Convention spéciales, il est possible de citer des exemples d'indemnisation des risques de guerre qui met en relief la finalité de la souscription. Un navire chargé de pétrole irakien faisant route vers les Etats-Unis fut abordé dans l'Océan Indien par des pirates somaliens qui prirent l'équipage en otage. La rançon de 9 millions de dollars fut prise en charge en avarie commune et versée contre la libération de l'équipage, du navire et de sa cargaison après 212 jours de détention. Un navire chargeant du pétrole brut au Yémen subit une explosion de l'extérieur causée par une ou plusieurs mines, ce qui a endommagé la coque du navire et les citernes de ballast bâbord. Au titre de l'assurance risques de guerre, l'assuré a reçu une indemnisation à hauteur de 3 millions de dollars. Lors de forts mouvements sociaux en France, des grèves sévèrent dans les ports empêchant toute activité. Des marchandises durent être déroutées vers les ports portugais. Les frais d'interruption et de déroutage furent pris en compte dans les garanties risques de guerre<sup>187</sup>.

Une fois l'assuré indemnisé, l'assureur peut exercer un recours contre le transporteur maritime, néanmoins en cas de risque de guerre, ce dernier est exonéré de sa responsabilité.

#### B. Le risque de guerre comme cas exonératoire de la responsabilité du transporteur

L'assurance relative aux choses transportées est l'accessoire du transport lui-même. Accessoire du transport cette assurance est soumise au régime juridique dépendant de celui du transport maritime.

Les polices françaises prévoient l'obligation pour l'assuré de prendre toutes les dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers

---

<sup>186</sup> Cass. com, 8 mars 1965, DMF 1965, 400.

<sup>187</sup> Site web GAREX, disponible sur : <https://www.garex.fr/>, consulté le 22 mars 2023.

responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires<sup>188</sup>.

L'assureur doit tout d'abord être subrogé dans les droits de son assuré pour exercer son recours contre le transporteur. Le transporteur peut lui être exonéré de sa responsabilité s'il prouve que le sinistre a pour origine un risque de guerre.

L'article L. 172-29 du Code des assurances prévoit en matière d'assurance sur marchandises transportées que « *l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie* »<sup>189</sup> On dit que l'assureur est subrogé dans les droits de son assuré à hauteur de l'indemnité versée. Le but de l'assureur est qu'il puisse exercer son recours contre le responsable des dommages. L'assureur doit démontrer de son droit à agir, c'est-à-dire que sa subrogation est valable. Pour ce faire il doit prouver le versement de l'indemnité en exécution du contrat d'assurance<sup>190</sup>. Par exemple au moyen des chèques de règlements et bordereaux bancaires<sup>191</sup>. Et que le sinistre était bien couvert par la police<sup>192</sup>, que le paiement soit intervenu en exécution de la garantie souscrite. Pour ce faire, la Cour examine le contrat qui est un moyen de preuve de couverture incontestable<sup>193</sup>. Enfin, l'action ne doit pas être prescrite. La prescription biennale ne vise pas l'action en subrogation de l'assureur contre le tiers responsable<sup>194</sup>.

Une fois subrogé dans les droits de son assuré, l'assureur peut exercer son recours contre le transporteur maritime.

En principe, pour qu'une personne soit reconnue responsable d'un dommage, il faut la réunion de trois conditions : l'existence d'un fait générateur de responsabilité comme une faute, un dommage, et, un lien de causalité entre la faute et le dommage. Cependant le transporteur maritime obéit à des règles dérogatoires du droit commun. En raison des aléas liés à la navigation maritime, la responsabilité du transporteur obéit à un régime spécial.

---

<sup>188</sup> Article 16, Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) garantie "tous risques" (imprimé du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1er juillet 2002).

<sup>189</sup> Code des assurances, Article L. 172-29.

<sup>190</sup> Cass, 1<sup>ère</sup> civ, 23 mars 1999, n° 97-11.685, Publié au bulletin.

<sup>191</sup> CA Paris, 27 juin 2013, n° 11/04472.

<sup>192</sup> Cass. com, 27 octobre 1998, n° 96-21.626.

<sup>193</sup> CA Paris, 7 novembre 2003, n° 2002/04368.

<sup>194</sup> Cass. com, 26 janvier 2010, n° 08-13898, Publié au bulletin.

Les règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924) et de La Haye-Visby (Conventions de Bruxelles amendées par le Protocole de 1979) régissent les transports internationaux de marchandises par voie maritime. L'article 4 rassemble l'essentiel des circonstances permettant au transporteur d'être exonéré de responsabilité même s'il a manqué à son obligation de « *procéder de façon appropriée et soigneuse [...] au transport, à la garde et aux soins [...] des marchandises transportées* »<sup>195</sup>. C'est la contrepartie de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime. Pour s'exonérer, le transporteur doit établir que les dommages subis par la marchandise résultent d'un événement survenu dans l'une des circonstances prévues par cette Convention. Ces circonstances sont dénommés « *cas exceptés* » et il suffit que le transporteur prouve qu'il se trouve dans l'un de ces cas pour être libéré de toute obligation de réparation. L'article 4-2.f de la Convention de la Haye-Visby prévoit que le transporteur est libéré de sa responsabilité si le dommage provient du fait « *d'ennemis publics* » et cette notion vise entre autre les actes de pirateries qui sont considérés comme un risque de guerre exclut des polices ordinaires mais assurable par les Conventions spéciales.

La Convention de Bruxelles amendée prévoit 17 cas exceptés dans les deux premiers paragraphes de son article 4, et la loi française en prévoit 9 dans le Code des transports. On peut les regrouper dans trois catégories. La catégorie qui requiert notre attention est celle des cas tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison tels que l'incendie ou la fortune de mer dans l'hypothèse d'une tempête violente insurmontable et anormalement pénible. Mais aussi les faits de guerre, une grève ou un lock-out, une émeute ou des troubles civils. Ces événements font partie de la catégorie des risques de guerre.

La loi française prévoit que le transporteur maritime est responsable des pertes et des dommages subis par la marchandise à moins qu'il ne prouve que ses pertes et dommages proviennent de certaines causes exonératoires qui sont limitativement énumérées. En cas de perte ou d'avarie, le transporteur pour faire tomber la présomption de responsabilité qui pèse sur lui doit tout d'abord établir l'une des causes d'exonération admise. Le transporteur maritime est exonéré de sa responsabilité s'il prouve des faits de guerre ou d'émeutes. La jurisprudence est constante en la matière. Ainsi, il n'est pas responsable des dommages survenus à la marchandise lors du déchargement du navire en raison de l'état de guerre qui régnait à cette

---

<sup>195</sup> Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979, Article 3 (2).

époque en Angola, situation que le chargeur ne pouvait d'ailleurs ignorer<sup>196</sup>. En revanche, les tribunaux français ont pu juger que l'état d'insécurité qui régnait dans les ports algériens en 1962 ne constitue pas en lui-même un cas général de force majeure. En conséquence et faute de rapporter la preuve que le jour où le sinistre s'est produit, la guerre civile avait été telle qu'elle l'avait mis dans l'impossibilité de veiller à la conservation des colis transportés, le transporteur maritime a été déclaré responsable du pillage à quai des marchandises dont il avait la garde<sup>197</sup>.

Plus généralement, les faits de guerre ne constituent une cause d'exonération qu'à la condition que la perte ou le dommage résulte ou provienne directement des faits de guerre. Ce qui est dur à prouver pour le transporteur. Tel n'est pas le cas pour « *des tirs d'armes légères et lourdes qui n'ont pas atteint le navire* », le dommage étant dû à une mauvaise manipulation des marchandises au port de Beyrouth selon la Cour d'appel d'Aix-en-Provence<sup>198</sup>.

Ainsi, si le transporteur maritime peut s'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, ce dernier peut avoir du mal à prouver que le sinistre résulte du cas excepté des risques de guerre.

---

<sup>196</sup> T. com. Paris, 13 juin 1979, DMF 1980.

<sup>197</sup> CA Aix-en-Provence, 22 octobre 1964, BT 1964.

<sup>198</sup> CA Aix-en-Provence, 16 mars 1982, Rev. Scapel 1982, p. 28.



# **BIBLIOGRAPHIE**

## **DICTIONNAIRES ET ENCYCLOPÉDIES**

### **Dictionnaires :**

- CHAUMETTE, P., Droits Maritimes, Dalloz, 4e édition, 2021/2022, p. 1900.
- CORNU. G., « *Vocabulaire juridique* », Paris, 12ème édition, Presse Universitaire de France (P.U.F), 2022.
- Dictionnaire Larousse poche 2020, Paris, Larousse, 2019.
- Le petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française (Nouvelle édition du « Petit Robert » de Paul Robert Nouvelle édition millésime 2021), Le Robert, 2021.

### **Encyclopédies :**

- CHAUVEAU P., « *Assurances maritimes* », Extrait du juris-classeur commercial, Fascicule F. n°13. (Risques de guerre et risques assimilés), juin 1971.

## **OUVRAGES**

### **Ouvrages généraux :**

- BENEPLANC G., CHARPENTIER A., THOUROT P., « *Manuel d'Assurance* », Paris, 1ère édition Savoirs, 2022, p. 541.
- BEIGNER B., BEN HADJ YAHIA S., « *Droit des assurances* », Issy-les-Moulineaux, 3<sup>ème</sup> édition, LGDJ, Lextenso éditions, 2018, p. 964.
- CRESCENZO-D'AURIAC, M-B., « *Les risques catastrophiques : Evénements naturels, politiques et technologiques* », l'Argus, Paris 1988, p. 39 et s.
- DELEBECQUE P., « *Droit maritime* », Paris, 14ème édition, Editions Dalloz, 2020, p. 1057.
- FAVIER J., « *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen-Age* », éd. Pluriel, 2013.

- GARCIA-CAMPILLO, L., « *Le Lamy transport* », tome 2, 449 – Réforme de l'assurance transport, Éditions Lamy, Mis à jour février 2023.
- MARCQ J-P., « *Guide de l'assurance transport et logistique* », 3<sup>ème</sup> édition, L'Argus de l'assurance Edition, 2016, p. 503.
- MAYAUX, Y., « *Le terrorisme* », Dalloz, coll. « *Connaissance du droit* », 1997.
- MONTAIGNE M., « *Les Essais* », Paris, Flammarion, 1934.

#### **Ouvrages collectifs :**

- BIGOT J., HEUZE V., KULLMANN J., « *Traité de droit des assurances, Le contrat d'assurance* », Tome 3, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, Lextenso éditions, 2014, p. 1743.
- BIGOT J., KULLMANN J., MAYAUX L., « *Traité de droit des assurances, Les assurances de dommages* », Tome 5, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, Lextenso éditions, 2017, p. 1016.
- GROUDEL H., LEDUC F., PIERRE P., ASSELAIN M., « *Traité du contrat d'assurance terrestre* », LexisNexis Litec, 2008.

### **THÈSES ET MÉMOIRES**

#### **Thèses :**

- ALLAERT P., « *De l'assurance des risques de guerre* », Thèse, Paris, 1900, p. 188.
- CUISIGNIEZ R., « *L'assurance maritime et la prévention des sinistres* », Thèse, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, 1997, 353 p.
- KONAN K-E., « *Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes* », Thèse, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2017, 664 p.
- LE JEAN Y-M., « *L'assurance des marchandises transportées par voie de mer et l'évolution du droit des transports maritimes* », Thèse, Université de Paris II, 1979, 308 p.
- WEYER P., « *La prime d'assurance* », Thèse Paris, 1932.

### **Mémoires :**

- PATUANO M., « *La définition des risques de guerre et assimilés en assurance maritime et transports et l'adaptation du marché* », Mémoire sous la direction de PR. C. BLOCH ET PR. F. DENÉFLE, Université d'Aix Marseille, 2016.
- PINSON G., « *Assurances maritimes et risques de guerre, évolutions et perspectives* », Mémoire, Université de Paris II, décembre 2004, p. 8.

### **RÉGLEMENTATIONS ET TEXTES OFFICIELS**

#### **Lois :**

- Loi du 13 juillet 1930 dite GODART relative au contrat d'assurance, JORF, Lois et décrets (version papier numérisée), n° 0168 du 18 juillet 1930.
- Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, abrogée par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.
- Loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes.

#### **Codes :**

- Code des assurances 2023, sous la direction de BEIGNIER B., DO CARMO SILVA J-M., 17e édition, LexisNexis, janvier 2023.
- Code civil 2023, sous la direction de LEVENEUR L., 42e édition, LexisNexis, Hachette, 07 juillet 2022.
- Code des transports 2020, commenté par PAULIN C., 5e édition, LexisNexis, 28 mai 2020.
- Code de commerce 2023, RONTCHEVSKY N., CHEVRIER E., PISONI P., 118e édition, Dalloz, juin 2022.

### **Conventions :**

- Convention de Bruxelles et ses différents amendements, Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature (« Règles de La Haye »), 25 août 1924, entrée en vigueur le 2 juin 1931.
- Conventions (I) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949.

### **Ordonnances :**

- Ordonnance du 31 juillet 1681 de la marine relative à la police des ports, côtes et rivage de la mer (dite ordonnance de Colbert).
- Ordonnance n° 2011-635, 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du Code des transports au droit de l'Union européenne, JO, 10 juin, p. 9834.
- Ordonnance n° 2011-839, 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, JO n°0163, 16 juillet 2011., p. 12290.

## **POLICES ET CONVENTIONS SPÉCIALES**

### **Polices :**

- « Institute Time Clauses » (Hulls) 1.10.83, Royaume-Uni, 7 janvier 1931.
- Police française d'assurance maritime sur facultés, imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1<sup>er</sup> juillet 2002.
- Police française d'assurance des marchandises transportées par voie maritime, terrestre, fluviale ou aérienne, 1<sup>er</sup> juillet 2009.
- Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises), Garantie « tous risques », 1<sup>er</sup> juillet 2009.
- Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques, à l'exclusion des navires de pêche et des navires en construction, 1<sup>er</sup> janvier 2012.

### **Conventions spéciales :**

- Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés, imprimé du 30 juin 1970 modifié le 30 juin 1983 et le 16 février 1990.
- Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et assimilés, imprimé de 1970, modifié en 1983.
- Conventions spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie waterborne du 1<sup>er</sup> octobre 2008.
- Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés, 1<sup>er</sup> janvier 2012.
- Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, Garantie étendue du 1<sup>er</sup> octobre 2008, modifiée le 1<sup>er</sup> juillet 2009, et le 31 décembre 2017.

### **JURISPRUDENCE**

#### **Tribunal de commerce :**

- Tribunal de Commerce de Paris, 13 juin 1979, DMF 1980.
- Tribunal de Commerce de Paris, 13 octobre 2022, n°2020023567.

#### **Cour d'appel :**

- CA. Bordeaux, 18 déc. 1919, Navire Lamentin, RIDM, T.32, 1920.
- CA Bourges., 16 mai 1956, RGAT 1956, p. 154.
- CA Aix-en-Provence, 22 octobre 1964, BT 1964.
- CA Aix-en-Provence, 16 mars 1982, Rev. Scapel 1982, p. 28.
- CA Paris, 7 mai 1996, n° 96/285.
- CA Paris, 7 novembre 2003, n° 2002/04368.

- CA Paris, 27 juin 2013, n° 11/04472.
- CA Aix-en-Provence, 23 avril 2015, n° 13-04114.

### **Cour de cassation :**

- Cass, 1ère civ, 3 décembre 1919 : DP 1920.1.7.
- Cass, 1ère civ, 8 mai 1935, DH 1935.378.
- Cass 1ère civ., 11 décembre 1942, DC 1943, jurispr. p. 136, note. P.L.-P.
- Cass. 1ère civ., 10 mars 1954, RGAT 1954, p. 296.
- Cass. com., 8 mars 1965, DMF 1965, 400.
- Cass. 1ère civ., 25 mai 1976, 75-10.186, Publié au bulletin.
- Cass. 1ère civ., 14 février 1989, 86-14.913, Publié au bulletin, RGAT 1991.611.
- Cass. 1ère civ., 17 février 1990, Bull. civ. I, n°52.
- Cass. com., 12 novembre 1997, 95-20.749.
- Cass. com., 7 juillet 1998, 96-15.730.
- Cass 1ère civ., 23 mars 1999, 97-11.685, Publié au bulletin.
- Cass. soc., 11 mai 1999, 97-41.245, Publié au bulletin.
- Cass. com., 27 octobre 1998, 96-21.626.
- Cass. com., 14 février 2000, n° 97-18043.
- Cass. 1ère civ., du 30 janvier 2001, 98-14.368, Publié au bulletin, RGDA 2001.337.
- Cass. 1ère civ., 2 mars 2004, 01-17.708, Publié au bulletin, RGDA 2004.347.
- Cass. 2ème civ., 7 octobre 2004, 03-12.653, Publié au bulletin.
- Cass. 1ère civ., 28 novembre 2004, pourvoi n° 02-13.719, Lamyline.
- Cass. 2ème civ., 12 mai 2005, 03-20.588, RGDA 2005.
- Cass. com., 20 septembre 2005, n° 03-18.356.
- Cass. 1ère civ., 26 octobre 2006, n° 04-17865.
- Cass. com., 26 janvier 2010, 08-13.898, Publié au bulletin.
- Cass. 2ème civ., 17 novembre 2016, n°15-24.116, Publié au bulletin.

### **Conseil d'Etat :**

- Conseil d'Etat, 23 juillet 1957, arrêt Houlebrèque Divergence de jugement CE / Cass. dans l'affaire du navire l'Iris.
-

## **Jurisprudence de droit international :**

- TPIY., Le Procureur c/Dusko Tadic, Arrêt Relatif à l'Appel de la Défense concernant l'Exception Préjudicielle d'Incompétence, IT-94-1-A, 2 octobre 1995.

## **ARTICLES DE DOCTRINE ET REVUES**

### **Articles de doctrine :**

- LEMMONIER C., « *Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes utilisées en France* », 1843.
- LUREAU P., « *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises* », Paris, 1941.

### **Reuves :**

- Circulaires FFSA du 9 juillet et 29 août 2008 – La Tribune de l'assurance, septembre 2008, p.21. Lettre Sea du 22 juillet 2008.
- BIGOT, J., « *Pour une modernisation du Code des assurances* », JCP édition, Étude 1370, n° 8, 5 décembre 2011.
- COLETTE B., « *Risques de guerre : entre deux feux* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3353, 21 février 2011.
- GRUAU B., « *Le point sur... l'assurance risque de guerre* », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3480, 11 novembre 2013.
- NICOLAS P-Y., Le Droit Maritime Français, n° 828, 1er octobre 2020.
- TURGNE, F., « *Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance* » « *risques de guerre des marchandises transportées* », Le Droit Maritime Français, N° 698, 1er décembre 2008.
- TURGNE F., « *Les vertus du droit français des assurances maritimes* », Le Droit Maritime Français, N° 841, 1er décembre 2021.

## ARTICLES EN LIGNE

### Articles en ligne :

- CMA CGM, « Le CMA CGM JACQUE SAADE devient le premier porte-conteneurs de plus de 23 000 EVP du monde propulsé au GNL », Site web : <https://www.cma-cgm.com/>, consulté le 11 juin 2023.
- JOFFROIS, F., « *Les conventions de règlement des sinistres entre assureurs* », Institut National de la Consommation, 4 juin 2018, site web : <https://www.inc-conso.fr/content/assurance/les-conventions-de-reglement-des-sinistres-entre-assureurs>, consulté le 11 juin 2023.
- Journal Le Point, « *Guerre en Ukraine : Kiev toise Moscou en mer Noire avec un cargo* », par G.A avec l'AFP, publié le 16 août 2023. Site web : [https://www.lepoint.fr/monde/guerre-en-ukraine-kiev-toise-moscou-en-mer-noire-avec-un-cargo-16-08-2023-2531771\\_24.php](https://www.lepoint.fr/monde/guerre-en-ukraine-kiev-toise-moscou-en-mer-noire-avec-un-cargo-16-08-2023-2531771_24.php), consulté le 20 août 2023.
- LEPIDI P., « *Face à la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, la riposte s'organise* », Le Monde, 08 décembre 2021, site web : [https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/08/face-a-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee-la-riposte-s-organise\\_6105210\\_3212.html](https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/08/face-a-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee-la-riposte-s-organise_6105210_3212.html), consulté le 11 avril 2023.
- Libération, « *Yémen : 35 morts dans un triple attentat dans un ex-bastion d'Al Qaeda* », AFP, 27 juin 2016, Site web : [https://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda\\_1462505/](https://www.liberation.fr/planete/2016/06/27/yemen-35-morts-dans-un-triple-attentat-dans-un-ex-bastion-d-al-qaeda_1462505/), consulté le 13 décembre 2022.
- MATHIEU F., « *L'assurance risque de guerre, risque terroriste* », site web : <https://www.insurancespeaker-wavestone.com/>, consulté le 22 décembre 2022.
- MULLER, J., « *Marseille : explosion toujours inexplicée au Grand Port Maritime* », Le Parisien, 31 juillet 2016, Site web : <https://www.leparisien.fr/faits-divers/marseille-mysterieuse-explosion-au-grand-port-maritime-un-ferry-evacue-31-07-2016-6007039.php>, consulté le 13 décembre 2022.
- POULLENNEC, S., « *La guerre en Ukraine met le marché de l'assurance transport sous haute tension* », Les Echos, 11 mars 2022, site web : <https://www.lesechos.fr/finance->



[marches/banque-assurances/la-guerre-en-ukraine-met-le-marche-de-lassurance-transports-sous-haute-tension-1393070](#) , consulté le 12 juin 2023.

- YOUNG, S-J., « *Turkey Update : More Cancelled Calls by Holland America, Carnival & CCL* », 18 juillet 2016, site web : [www.travelagentcentral.com](http://www.travelagentcentral.com), consulté le 11 décembre 2022.

**Sites web :**

- Site web Cesam, disponible sur : [www.cesam.fr](http://www.cesam.fr), consulté le 16 novembre 2022.
- Site web GAREX, disponible sur : <https://www.garex.fr/>, consulté le 22 mars 2023.
- Site web officiel de la FFA : <https://www.franceassureurs.fr/>, consulté le 11 juin 2023.



## TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS .....	7
SOMMAIRE .....	9
INTRODUCTION.....	11
PARTIE I. LES DIFFICULTÉS RELATIVES A L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES .....	23
CHAPITRE 1 <sup>ER</sup> . L'EXCLUSION RELATIVE NECESSAIRE DES RISQUES DE GUERRE.....	27
Section 1. L'exclusion relative des risques de guerre .....	27
Paragraphe 1er. L'exclusion progressive et historique des risques de guerre.....	28
A. Des risques initialement ordinaires .....	28
B. Des risques désormais exclus des risques ordinaires .....	30
Paragraphe 2. Une exclusion relative avantageuse .....	33
A. La réduction avantageuse du montant de la prime .....	33
B. Une clarification pratique des risques couverts.....	35
Section 2. Une prise en compte de l'évolution des risques perfectible par les polices d'assurance	
37	
Paragraphe 1 <sup>er</sup> . L'importance de la distinction entre risques de mer et risques de guerre	
.....	37
A. L'énumération des risques de guerre assurables .....	37
B. Les évènements exclus des risques de guerre assurables .....	40
Paragraphe 2. Des risques plus ou moins exceptionnels .....	41
A. La définition des risques de guerre stricto-sensu .....	41
B. La définition des risques assimilés aux risques de guerre.....	44
CHAPITRE 2 .....	47
LA VARIATION DES CONDITIONS D'ASSURANCE EN FONCTION DES BESOINS DE L'ASSURE .....	47
CHAPITRE 2. LA VARIATION DES CONDITIONS D'ASSURANCE EN FONCTION DES BESOINS L'ASSURE .....	49
Section 1. La souscription aux Conventions spéciales .....	50
Paragraphe 1 <sup>er</sup> . Les conditions de souscription aux risques de guerre .....	50
A. La souscription à une assurance risque ordinaire .....	51
B. Le rachat de l'exclusion légale .....	54
Paragraphe 2. La modernisation des Conventions spéciales .....	56
A. Une offre d'assurance risques de guerre simplifiée .....	57
B. Une adaptation des textes à la réalité des menaces .....	61
Section 2. Le maintien d'un équilibre commercial.....	64
Paragraphe 1 <sup>er</sup> . Un contrat souscrit entre professionnels .....	64
A. Les attributions de l'assureur des risques de guerre.....	65
B. Les devoirs du souscripteur des risques de guerre .....	66

Paragraphe 2. L'adaptation du montant de la prime .....	69
A. En fonction du voyage entrepris.....	70
B. La prévention propre aux risques de guerre .....	72
PARTIE 2. LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE .....	77
CHAPITRE 1 <sup>ER</sup> . LA DETERMINATION COMPLEXE DE LA CAUSE DU SINISTRE .....	81
Section 1. Une réponse insuffisante du droit positif.....	82
Paragraphe 1 <sup>er</sup> . Les concours de cause : des théories originelles limitées .....	82
A. Les difficultés d'indemnisation en cas de concours de cause .....	82
B. Le lien de causalité en cas de perte sans retour de l'assuré.....	84
Paragraphe 2. Une solution législative inégale en faveur de l'assuré .....	86
A. Une présomption en faveur des risques de mer.....	86
B. Une présomption en défaveur de l'assureur .....	88
Section 2. La déclaration et l'interprétation des risques de guerre.....	90
Paragraphe 1. La déclaration des risques en assurance maritime .....	90
A. Une obligation de l'assuré.....	90
B. La sanction d'une mauvaise déclaration .....	92
Paragraphe 2. L'interprétation des Conventions spéciales en matière de risques assimilés .....	94
A. Précisions des définitions des risques assimilés.....	94
B. Application jurisprudentielle.....	96
CHAPITRE 2. LA PREUVE DE LA COUVERTURE DU SINISTRE ET L'INDEMNISATION .....	101
Section 1. Etude comparative du régime juridique de la preuve .....	102
Paragraphe 1 <sup>er</sup> . Le régime juridique de la preuve : du droit commun au droit des assurances .....	102
A. Les règles générales de la preuve .....	102
B. L'application du régime juridique de la preuve au droit commun des assurances .....	104
Paragraphe 2. La preuve de la couverture des risques de guerre en assurance maritime .....	106
A. Les obligations de l'assuré en matière de preuve.....	107
B. L'expertise.....	108
Section 2. L'indemnisation conflictuelle des sinistres .....	110
Paragraphe 1. La réclamation de l'assuré.....	110
A. La déclaration du sinistre soumise à la prescription biennale .....	110
B. Le règlement du litige par la voie contentieuse et non-contentieuse .....	112
Paragraphe 2. L'indemnisation par l'assureur et ses effets .....	114
A. Le règlement de l'indemnité .....	114

B. Le risque de guerre comme cas exonératoire de la responsabilité du transporteur  
117

BIBLIOGRAPHIE ..... 121

#### **4<sup>e</sup> de couverture du mémoire**

*Pour un meilleur référencement du mémoire dans Pépite, veuillez rédiger un résumé du mémoire et établir une liste de mots clés sur la 4<sup>e</sup> de couverture de votre mémoire.*

Résumé du mémoire (*rédigé dans la langue originale du mémoire / 500 mots maximum*) :

Le mémoire a pour objectif de retracer l'évolution de la couverture des risques de guerre que peuvent rencontrer les navires transportant les marchandises. Ces risques qui sont exclus des polices ordinaires sont tout de même assurables moyennant une surprime. Les assureurs font en sorte d'actualiser les couvertures en fonction des risques inhérents. La recherche de la cause du sinistre peut poser problème dans certain cas et il faut donc connaître exactement ce que couvre le contrat et à qui incombe la charge de la preuve.

Mots-clés définis par l'auteur ou autrice (3 à 5 mots-clés) :

- Assurances maritimes
- Risques de guerre
- Conventions spéciales
- Transport de marchandises

