

# État des lieux de l'assurance transport maritime : Couverture des risques présents et « à venir »

## Introduction

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

La question de savoir qui assume le risque de l'expédition maritime n'est pas nouvelle, très tôt à Athènes au IV<sup>e</sup> siècle, naissait « le prêt à la grosse », prenant également le nom de « nautika ». A cette époque, le capitaine du navire, ayant à sa charge les frais d'entretien, engageant sa vie et celle de ses marins, ne pouvait se permettre de financer l'expédition maritime et encore moins d'assumer le risque de cette dernière. Pour ce faire, le capitaine se tournait alors vers un investisseur disposant des fonds nécessaires pour financer l'expédition.

Ce prêteur prenait l'engagement non seulement de financer l'expédition maritime, mais surtout d'en assumer les risques. De ce fait, et en cas d'échec de l'expédition, le capitaine du navire, mort ou vivant, était délié de toutes obligations envers ce prêteur. En revanche, en cas de succès de l'expédition, le capitaine s'engageait à rembourser au prêteur la somme initialement investie, majorée d'un taux d'intérêt souvent très élevé pouvant dépasser les 40%. Selon le doyen Rodière, c'est pour cette raison que certains prêteurs exigeaient que l'expédition soit menée par un capitaine de renom, suivi d'un équipage bien formé et capable de faire face à l'imprévu.

Aujourd'hui si les compagnies maritimes sont capables de financer elles-mêmes leurs expéditions, les sommes engagées atteignent une telle valeur que répartir les risques qui pèsent sur une expédition maritime demeure vital, rendant les assurances maritimes plus que jamais indispensables.

Au XXI<sup>e</sup> siècle plus de 85% des échanges de biens meubles corporels se font par voie maritime. Malgré le handicap d'être le mode de transport le plus lent que l'on ait, le transport maritime a pour avantage les quantités très importantes de marchandises pouvant être transportées en un seul voyage. C'est cet avantage qui fait de lui le mode de transport de marchandises international, à la fois le plus ancien, mais aussi le plus utilisé.

Le secteur du transport maritime n'a eu de cesse d'évoluer avec le temps, voyant l'apparition de navires de plus en plus solides et de plus en plus gros. Il semble même que ce phénomène s'accélère depuis 30 ans, prenant notamment la forme d'une véritable course au « gigantisme

».

Premièrement, le transport maritime représente une composante essentielle du commerce international, et de ce fait, il dépasse l'intérêt de pays distincts, il s'agit d'une véritable activité d'intérêt général. Il est très sensible aux climats géopolitiques des différentes régions du monde. Par exemple, les zones de guerres le long des littoraux représentent un handicap, les navires doivent alors se dérouter ce qui engendre des répercussions diverses telles que des coûts supplémentaires, retards dans la livraison des marchandises, hausse des risques, et par conséquent du coût des assurances et du fret.

Les différentes crises économiques mondiales notamment celle des subprimes de 2008 et celle 2015 ont eu un retentissement important sur le secteur. En effet, la demande était florissante, les compagnies maritimes investissaient massivement dans l'extension et le renouvellement de leur flotte avec une livraison de nouveaux navires prévue dans les deux à trois années suivant 2008.

La baisse des exportations mondiales a entraîné une réduction des échanges internationaux, créant ainsi une surcapacité d'offre de transport face à la demande, conduisant à l'effondrement du prix du fret. Les compagnies maritimes ont dû s'adapter en réduisant les commandes de navires, et en détruisant prématurément bon nombre de navires de taille plus modeste, accélérant ainsi la transition vers le gigantisme.

Pour atténuer les effets de la crise, et sous l'effet des réglementations environnementales, la vitesse des navires a été réduite, on parle alors de « *slow steaming* ». La mode est ainsi aux navires plus gros, plus remplis, mais naviguant à moins vive allure.

Tout l'intérêt est que cela permet de minimiser les risques, car une expédition sur navire plus gros est moins risquée que trois ou quatre sur des navires plus petits. Un navire de 400 mètres de long est plus apte à encaisser la grosse mer qu'un navire moitié moins grand. Surtout, le prix d'un navire n'est pas proportionnel à sa taille, et ne nécessite pas beaucoup plus de personnel qu'un navire de taille plus modeste.

Ensuite, le transport maritime évolue aussi grâce aux nouveaux matériaux et technologies embarqués rendant la navigation plus sûre et réduisant la sinistralité. Loin maintenant des coques en bois, les navires transportant des hydrocarbures sont équipés de doubles coques sous la pression des législations américaines puis internationales, les porte-conteneurs sont réalisés avec des aciers de meilleure qualité les rendant plus légers, mais aussi plus robustes.

La vraie évolution en matière de navigation réside dans le développement des nouvelles technologies et aides à la navigation. Bien loin des cartes papier et du compas ; cartes numériques, localisation par GPS, radar, sonar, assistance électronique au pilotage portuaire et cartographie des fonds marins s'inscrivent dans la navigation du XXI<sup>e</sup> siècle.

Toutes ces évolutions technologiques ainsi que la position en temps réel des navires, leurs vitesses, caps et heures d'arrivées dans les différents ports et points de passages sensibles tels que les canaux, sont rendues possibles par le système AIS, qui est un système d'identification automatique. Accessible à tous les navires, ce système renforce la sécurité de la navigation maritime et particulièrement en matière d'abordage. Le système AIS a d'ailleurs été rendu obligatoire à partir du 31 décembre 2004 par l'OMI dans le cadre de la Convention SOLAS pour tous navires dont le tonnage brut est égal ou supérieur à 300 unités de jauge et qui s'engage dans une expédition maritime internationale.

Le secteur du transport maritime s'adapte par la taille des navires, la technologie sécurisant les expéditions, mais également par la structure des compagnies. Les fusions, rachats et alliances entre compagnies maritimes permettent aux acteurs de rester compétitifs tout en augmentant leurs capacités de transport. Les troubles engendrés par les dernières crises financières semblent s'être atténués, laissant place à un marché stable ; mais l'inimitié croissante des relations politiques entre l'Europe, les États Unis et la Russie pourrait impacter négativement le marché du transport maritime.

Même si la sinistralité baisse, le risque ordinaire de navigation existe toujours et l'assurance maritime n'a jamais été aussi nécessaire. Le naufrage du cargo américain « El Faro » disparu en 2015 dans un ouragan au large des Bahamas et emportant la vie de 33 marins en est l'exemple. Par ailleurs, de nouveaux risques sont amplifiés ou émergent parallèlement aux mutations internes du secteur du transport maritime, gigantisme, nouvelles routes commerciales, cyber piraterie entre autre.

Paradoxalement, si la flotte mondiale ne cesse de croître tout comme la taille des navires, ainsi que la valeur des marchandises transportées, les primes d'assurances stagnent ou baissent. L'Atlas Magazine dans un article publié en février 2016 s'appuie sur les études menées par l'Union internationale des assureurs maritimes qui démontrent que le secteur de l'assurance maritime toutes catégories confondues s'inscrit dans un cycle en baisse.

Cela semble difficile à croire lorsque l'on sait que le transport maritime est en pleine expansion. A ce titre, force est de constater que les primes d'assurances n'ont pas augmenté depuis le début des années 2000. Cela est d'autant plus étonnant que les porte-conteneurs les plus récents atteignent une capacité de 21000 EVP. De fait, des navires, tels que le « Saint Exupéry » de la compagnie CMA-CGM ou encore le « Germany » de la compagnie OOCL, peuvent transporter selon certaines estimations jusqu'à un milliard de dollars en valeur de marchandise. On aurait pu croire à une augmentation du prix des primes d'assurances proportionnelles aux valeurs de marchandises transportées or il n'en est rien. Cela trouve sa justification au regard de la fragilité du marché du transport maritime.

Les compagnies maritimes n'ayant pas les fonds disponibles pour renouveler leurs primes à la hausse, les assureurs corps ont maintenu leurs tarifs à l'identique. La baisse des exportations et

des échanges commerciaux internationaux a engendré le même phénomène chez les chargeurs, ces derniers n'étant pas plus capables que les transporteurs de renouveler leurs primes à la hausse.

Les multiples crises financières ne sont pas les seules responsables, Même si l'Europe assure près de la moitié de la flotte commerciale mondiale, le secteur est devenu de plus en plus concurrentiel. L'émergence sur le marché de l'assurance maritime de nouveaux groupes d'assureurs asiatiques a eu pour conséquence d'entériner la stagnation du prix des primes au niveau mondial. Ajouté à cela l'attitude forcée des compagnies maritimes à retarder les livraisons de commande de bâtiments neufs et à retirer prématurément de la circulation leurs navires plus vétustes, le secteur de l'assurance maritime s'est retrouvé rapidement, lui aussi, en position de surcapacité d'offre face à la demande.

La dernière donnée qui explique la stagnation des primes se trouve être la baisse notable de la sinistralité.

À titre d'exemple, la sinistralité enregistrée sur le dernier siècle montre que l'on est passé de la perte totale de 1 navire sur 100 en 1912, à 1 navire sur 984 en 2012, ce qui représente pour l'année 2018, selon le rapport « Safety and Shipping review 2018 » d'Allianz, la perte de 94 navires commerciaux de plus de 100 unités de jauge pour 2018.

Toutefois, si la sinistralité baisse, à l'inverse, les conséquences imputables à chaque sinistre ne cessent de croître comme le démontrent le naufrage du Costa Concordia en 2012 dont la valeur du sinistre a largement dépassé 3 milliards de dollars, mais également en 2015, l'explosion dans le port de Tianjin.

En effet, l'année 2015 a été marquée par le plus gros sinistre facultés ayant jamais eu lieu. L'explosion au sein de l'entrepôt installé sur le port, contenant 2400 tonnes de produits chimiques, dont 700 tonnes de mercure, s'est répercutée tant sur les assureurs facultés que sur les assureurs responsabilités. Ainsi, on déplore 173 victimes, environ 700 blessés, la perte de 10.000 véhicules et la disparition de plusieurs centaines de conteneurs, sans compter le préjudice écologique lié au mercure déversé dans l'eau dont la concentration ne cesse d'augmenter. Le bilan économique de cette catastrophe pour les assureurs facultés a été réévalué en 2018 par Allianz à environ 4 milliards de dollars US, sans prendre en compte le préjudice purement environnemental.

Les évolutions de la navigation moderne confrontent les assureurs à de nouveaux défis. Les conséquences d'un sinistre sont accrues par le gigantisme, du fait de la concentration de valeur hors normes au sein d'un même navire qu'ils s'agissent de conteneurs, mais également de produits chimiques, gaz ou encore d'hydrocarbures. Les porte-conteneurs, chimiquiers, gaziers et pétroliers représentant un risque environnemental à la hauteur de la cargaison qu'ils transportent.

D'autant plus que les assureurs responsabilité, le plus souvent les P&I club, sont frileux à garantir le risque environnemental objectif. Lors d'un naufrage, le préjudice environnemental se décompose en deux, une partie objective préjudiciable uniquement à l'environnement. Une partie subjective, préjudiciable aux intérêts humains, tel que le nettoyage d'une plage et les dommages causés par les hydrocarbures à d'autres navires par exemple.

La réticence des assureurs responsabilité à garantir le risque purement objectif se comprends. En l'absence de méthode de calcul d'évaluation de ce type de préjudice harmonisée à l'échelle internationale, le montant reste alors à la discrétion des juges nationaux du tribunal compétent. L'indemnisation pouvant varier d'une somme symbolique en contrepartie d'obligations d'aides et d'assistances à plusieurs centaines de millions de dollars.

Outre le gigantisme, de nouveaux risques se développent au grès de l'évolution du transport maritime. Ainsi, le risque technologique lié à la marétique de plus en plus présente dans chaque navire inquiète les assureurs, surtout que certains n'hésitent pas à affirmer que la navigation de demain sera autonome.

L'ensemble des technologies embarquées dans les navires et sur les ports représente le risque d'une nouvelle forme de piraterie, non pas maritime cette fois-ci, mais terrestre s'effectuant derrière un écran.

Ces nouveaux risques ne sont qu'une partie émergée de l'iceberg, le navire, son équipage et sa cargaison, sont exposés de manière continue à des risques plus classiques liés à la dangerosité d'une expédition maritime.

Chaque participant, de manière directe ou indirecte, voit ses intérêts exposés à des risques de naufrages, d'abordage, de heurt, de perte, de vol, d'incendie, d'avarie, de saisie, et de quarantaine.

La Fédération Française de l'assurance a développé plusieurs polices d'assurance adaptées à chaque intervenant du transport maritime, dans le respect de la législation française.

Propriétaires de navires et armateurs s'inquiètent en premier lieu pour le navire, qui représente leur outil de travail, et les dommages que ce dernier peut causer lors de son utilisation.

L'Union européenne au travers de la directive du 23 avril 2009 impose à l'armateur la souscription d'une assurance couvrant la totalité des créances maritimes dont dispose la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritime.

Les chargeurs s'inquiètent principalement pour les marchandises qu'ils remettent aux transporteurs. Du fait du caractère d'intérêt général du transport maritime, armateurs et

transporteurs bénéficient de limites de responsabilité, ainsi les chargeurs diligents ne devront pas se contenter du fait que le transporteur affirme être assuré.

Les transporteurs chercheront également à se garantir contre les risques de l'expédition maritime. Cependant, le transport évolue et comme beaucoup de secteurs, il se spécialise pour plus d'efficacité. Ainsi, le propriétaire d'un navire n'est plus forcément l'armateur de celui-ci, et l'armateur n'est plus forcément le transporteur contractuel de la marchandise.

Apparaissent alors des problèmes d'identification du transporteur, et cela pour rester dans un schéma relativement simple. Les choses se compliquent lorsque l'on intègre les nouvelles formes de contrats créés par la pratique, notamment en matière de sous-affrètements tels que l'affrètement d'espace, ou de partage structurel d'espace.

Le but que nous nous fixerons au cours de cette étude sera de tenter de d'expliquer le rôle majeur que joue l'assurance au service du transport maritime.

Pour cela, une première partie sera consacrée à l'étude des différentes polices d'assurance offertes aux acteurs du transport maritime ainsi qu'à leurs limites (Titre 1). Et une seconde partie sera quant à elle consacrée à l'étude de la responsabilité des intervenants ainsi qu'à l'articulation des recours en cas de sinistre (Titre 2).

## Titre 1 : Polices d'assurance type et risques du transport maritime

Le transport maritime est une activité aux risques très diversifiés. Pour se garantir contre ces risques, les intervenants à l'expédition maritime recourent à l'assurance.

L'étude des différentes polices d'assurance débutera par l'assurance corps de navire (Section 1), suivront les assurances sur facultés (Section 2), puis les assurances responsabilité (Section 3), pour finir par étudier les garanties spécifiques complémentaires, ainsi que l'étude des fonds de garantie internationaux en matière de pollution (Section 4).

### Section 1 : L'assurance corps de navire

L'assurance corps se destine principalement au propriétaire du navire assuré. Toutefois, le recours de plus en plus fréquent au contrat d'affrètement coque nue comme mode de financement des navires a pour conséquence que nombre d'affréteurs ont intérêt à se garantir en ce qu'ils assument les coûts et risques de gestion du navire, et demeurent responsables des dommages et pertes subis face au propriétaire.

Dans la pratique, du fait de la valeur élevée des navires, atteignant le quart de milliards de dollars pour les porte-conteneurs, le risque est assuré par plusieurs compagnies d'assurance. Il s'agit d'une pratique horizontale de coassurance communément appelée « pool d'assurance ». À la tête du pool un des assureurs est désigné comme « apériteur », chargé de faire le lien entre l'assuré et les différents assureurs, par exemple en cas de modification du contrat, de règlement du sinistre ou de contentieux.

L'assurance maritime est régie par la loi du 3 juillet 1967, qui fait peser certaines obligations sur l'assuré.

En premier lieu, un devoir de sincérité concernant tous les éléments permettant à l'apériteur de prendre la pleine mesure du risque à assurer. En cas de fausses déclarations, l'assureur sera en droit d'invoquer la nullité du contrat.

En second lieu, une obligation pour l'assuré de payer la prime d'assurance. Le non-paiement permet à l'assureur de suspendre ou de demander la résiliation du contrat.

La dernière obligation est celle de diligence de l'assuré envers le bien assuré. En effet, l'assuré s'engage sur l'ensemble de la durée du contrat à « apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire », ainsi les machines de propulsion, la coque, les équipements de navigation et de sauvetage doivent être correctement entretenus.

L'assureur et l'assuré doivent se mettre d'accord sur la valeur à assurer, celle-ci prenant le nom de « valeur agréée ». Elle détermine en partie le calcul du montant de la prime d'assurance. Il est admis en assurance maritime que la valeur agréée peut être sensiblement plus élevée que la valeur du navire. Notamment pour les bâtiments plus vétustes, en ce que les frais d'assistance et de réparation sont aussi coûteux que pour les navires plus récents.

L'assurance corps n'est pas illimitée, la nouvelle police type française « le package police corps 2012 » garanti l'assuré contre certains risques (I) ; mais ne le protège pas contre d'autres exclus de la garantie (II). Pour une meilleure compréhension, certains points de comparaison seront établis avec la police type anglaise « hull and machinery » elle aussi largement répandue.

#### I- Risques inclus et garantis

Les assurances corps en général, tout comme la police type française sont avant tout des

assurances dommages, protégeant l'assuré contre les risques occasionnant des dommages matériels au navire (A), son champ d'application s'est étendu au fil du temps à la couverture de certains frais engagés pour préserver la sécurité de l'expédition (B), ainsi qu'à la prise en compte d'une partie de la responsabilité de l'armateur (C).

#### *A- Une assurance dommages avant tout*

La fonction première de l'assurance corps est la réparation des dommages subis par le navire. Le package police corps du 1- janvier 2012 dispose que sont couverts, tous les dommages que pourrait subir le navire jusqu'à sa perte totale ainsi que tout autre équipement nécessaire à la propulsion ou l'utilisation du navire (art 1.1.1 (a)). La garantie s'étend également à tous les équipements fixés au navire ou nécessaires à son exploitation dont l'assuré ne serait pas propriétaire mais simplement locataire, dès lors qu'il en assume la responsabilité envers le propriétaire (art 1.1.1 (b)).

Sont couverts les dommages accidentels et les dommages volontaires, tant qu'ils n'ont pas pour cause une faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ; ainsi que les dommages subis par le navire du fait d'une décision de l'autorité publique visant à éviter ou réduire un risque de pollution, lorsque ce risque trouve son origine dans un événement garanti (art 1.1.1. « clause risque de pollution » ).

La police corps française garantie toute perte physique ou dommage qui touche le navire résultant d'un événement que la loi de 1967 qualifie de « fortune de mer ». Bien entendu cette garantie ne joue que dans la limite de la valeur agréée insérée au contrat (art 1.1.1 (c)).

Pour ce qui est de la police type anglaise « international Hull clauses » dans sa version de 2003, une différence notable attire l'attention.

Elle modifie l'étendue de la garantie. L'article 2.5 de la « Hull clause » dispose que le risque de piraterie d'initiative privée se trouve couvert par l'assurance corps, alors que le package corps de 2012 l'exclut expressément (art 1.2.3 (6°)).

Qu'il s'agisse du modèle anglais ou français, l'assurance corps a évolué s'éloignant de sa fonction initiale d'assurance dommages pour inclure la garantie de risques supplémentaires. Notamment, la garantie de frais imprévus, que l'armateur serait contraint d'engager pour sauver l'expédition.

#### *B- Une assurance pour frais imprévus*

L'armateur et son capitaine sont maîtres du navire, sur eux repose le succès de l'opération maritime. Parfois, l'armateur n'aura pas d'autre choix que d'engager des frais non prévus initialement dans l'intérêt commun des participants à l'expédition.

La police corps française accepte de garantir certaines de ces dépenses dans la limite de la valeur agréée du navire (article 1.3 du « package corps »).

Premièrement, un navire en perdition peut avoir besoin d'assistance, c'est à l'armateur qu'incombe l'obligation règlement de l'indemnité d'assistance. Toutefois, la convention de 1910 sur l'assistance maritime dispose que l'indemnité d'assistance ne sera due que dans le cas où l'assistance aura eu un « résultat utile ».

Deuxièmement, l'assurance corps couvre l'assuré de toutes dépenses raisonnables qu'il aura effectuées pour préserver le navire d'un événement garanti ou en limiter les conséquences (art 1.1.3)). Cela n'est que le pendant de l'obligation de diligence de l'armateur envers le navire, ainsi que de son devoir de minimiser l'ampleur du dommage, inspiré du « duty to mitigate » en Common Law. C'est l'exemple type d'une juste répartition entre les droits et devoirs de chacune des parties.

À la différence de l'indemnité d'assistance, même si les dépenses engagées n'ont pas permis d'éviter ou de limiter la réalisation du risque garanti et que le navire fait naufrage par exemple, l'assuré sera garanti de la perte du navire majorée des dépenses effectuées. Car ces dépenses n'entrent pas dans le champ d'application de la convention de 1910, le seul critère à prendre en compte n'est pas celui du « résultat utile », mais du caractère « raisonnable » de la dépense.

Troisièmement, l'assurance corps couvre la contribution aux avaries communes dont l'armateur pourrait être redevable à proportion de la valeur agréée du navire.

S'éloignant de plus en plus de sa fonction initiale, l'assurance corps est devenue progressivement une assurance couvrant une partie de la responsabilité civile de l'armateur.

### *C- Une assurance de responsabilité partielle*

Tout comme la Hull clause, le package corps garantit une fraction de la responsabilité de l'armateur. Le package couvre l'armateur pour la responsabilité encourue par lui du fait d'un abordage.

Si en jurisprudence l'abordage était entendu de manière restrictive comme la collision de deux navires, la loi du 7 juillet 1967 a étendu cette interprétation prévoyant l'application du régime en l'absence de contact entre les navires mais aussi, assimile au navire tout engin non amarré à un poste fixe.

Le package corps va plus loin dans sa définition de l'abordage garantissant l'assuré contre sa responsabilité engagée pour la collision du navire contre des installations fixes (art 1.1.2 (a), Package).

Sont couverts les dommages causés aux deux navires, mais également les accessoires du navire si tenté qu'ils soient utilisés à son service, les aussières, chaînes, ancres, annexes.

La police type anglaise diverge sur deux points.

D'une part, sur la garantie de la responsabilité de l'armateur en cas d'abordage. En effet, elle n'est pas totale, seuls les  $\frac{3}{4}$  du montant de l'abordage sont couverts, le reste étant à la charge de l'assuré.

D'autre part, la Hull clause entend l'abordage au sens restrictif, le heurt d'objet fixe ou flottant n'est pas pris en compte dans la garantie. Pour s'adapter à la concurrence, la police type anglaise de 2003 prévoit deux clauses additionnelles.

La « 4/4 clause » permet une prise en compte totale de la responsabilité de l'armateur en cas d'abordage, mais uniquement dans la limite de la valeur agréée. La « fixed and floating objects clause », permet quant à elle la prise en compte dans la garantie du heurt contre les objets fixes ou flottants.

Toutefois, la garantie ne couvre la responsabilité de l'armateur que pour les dommages matériels résultant de l'abordage. Le package corps comme la Hull clause excluent de la garantie les dommages corporels consécutifs à l'abordage ( Art 1.2.1 (B) 6°). Apparaît alors l'une des premières limites qui souligne l'importance de la complémentarité des polices d'assurance, étant visée ici l'assurance responsabilité de l'armateur.

Cependant, le risque de dommage corporel en cas d'abordage n'est pas la seule exclusion des polices d'assurance corps.

## II- Risques exclus et limitations

II. Le package corps tout comme la Hull clause anglaise ressemblent de par l'étendue des risques garantis, à une assurance sur facultés « tous risques ». Cependant, la protection qu'elles offrent n'est pas absolue, mais limitée. En effet, l'assuré se doit d'être normalement diligent. De fait, certaines de ses fautes entraînent la perte de la protection (A) ; par ailleurs, quelques risques sont exclus de par leur nature spécifique (B) ; en outre, il ne faut pas oublier que l'assurance corps présente des limitations structurelles (C).

#### *A- Exclusion des risques par la faute de l'assuré*

Si la loi du 3 juillet 1967 en matière d'assurance maritime ne prévoit que peu de dispositions d'ordre public, elle interdit formellement la possibilité pour un assureur corps de garantir les fautes intentionnelles de son assuré.

Le package corps de 2012 est plus précis dans les exclusions, il exclut non seulement les fautes intentionnelles de l'armateur, mais aussi celle de son personnel de direction, entendus largement (art 1.2.1 (A) 2°). L'assureur corps sera déchargé en cas de faute intentionnelle ou inexcusable des « directeurs, chefs d'agence, capitaines d'armements, chefs des services techniques » de l'assuré propriétaire ou simple armateur du navire.

La police type anglaise Hull clause 2003 prévoit que l'assureur reste responsable des « negligence of Master, Officers, Crew or Pilots » ainsi que « barratry of Master, Officers or Crew » ; l'assureur couvre donc l'assuré qu'il s'agisse d'une simple négligence, mais encore contre la fraude ou la faute intentionnelle du capitaine, des officiers et marins.

L'article 353 du Code de commerce abrogé par l'entrée en vigueur de la loi du 3 juillet 1967 disposait que l'assureur ne garantissait pas l'armateur contre la faute, même simple, du capitaine.

Les choses évoluent par l'entrée en vigueur de la loi de 1967, le législateur avait pris pleine conscience de la pratique. Les assureurs acceptant le plus souvent de garantir la faute du capitaine sauf fraude ou dol, c'est-à-dire dès lors que l'intention de nuire du capitaine ou de ses préposés apparaissait.

La loi de 1967 permettait à l'assureur de garantir toute faute du capitaine, sauf l'interdiction concernant la faute intentionnelle. La situation de l'assuré s'est améliorée par l'entrée en vigueur de la loi du 22 décembre 1984 qui lève cette interdiction, ce qui se reflète dans la police type corps de 2002 stipulant que l'assureur répond de toutes les fautes du capitaine, y compris la faute intentionnelle.

Aujourd'hui, le package est catégorique, la faute inexcusable ou intentionnelle du capitaine ou de ses préposés n'est pas assurée. La législation en la matière n'ayant pas changé depuis la loi de 1984, une convention contraire est parfaitement envisageable, pouvant même inclure la faute intentionnelle. Cela marque une différence supplémentaire entre la police type anglaise et française.

Les fautes de l'assuré ou de ses préposés ne sont pas les seules exclusions que le package corps connaît.

## *B- Exclusion systématique de certaines catégories de risques*

L'assurance corps, bien qu'elle inclue une garantie financière et responsabilité, reste incomplète. Le package corps dresse une liste des risques exclus de sa couverture pour lesquels l'armateur reste son propre assureur (art 1.2).

Le package corps s'inspire largement des exclusions prévues par la loi du 3 juillet 1967, faisant une présentation en trois volets des risques exclus. Le premier volet concerne les risques généraux (art 1.2.1). le second, les risques liés aux contaminations radioactives, chimiques et assimilées (art 1.2.2). le troisième, concerne une exclusion des plus classiques, celle des risques de guerres et assimilés (art 1.2.3).

Concernant les exclusions générales (art 1.2.1(A)), elles s'appliquent en premier lieu à la négligence de l'assuré quant à son obligation de diligence envers le bien assuré, qu'il s'agisse de veiller à maintenir le navire en bon état de navigabilité (1°). Mais aussi de la faute inexcusable ou intentionnelle de l'assuré ou de ses préposés (2°). Plus classique encore se trouve être l'exclusion de garantie du vice inhérent ou de l'usure normale du navire, sauf si elle résulte d'un vice caché (3°). Les saisies ou mises aux arrêts du navire pour toutes causes que ce soit, même si elles résultent de sécurité ou de garantie financière relative au navire, ainsi que les confiscations séquestration et réquisition du navire (4°). Sont encore exclus à titre général les faits de blocus, contrebande, d'activités commerciales prohibées et plus largement d'activités illégales liées à l'utilisation du navire (5°).

Le rôle complémentaire de l'assurance responsabilités civile apparaît ici. La police corps ne couvre pas les frais de suppression, perte, destruction, balisage concernant l'épave du navire assuré, des équipements loués, ou encore des marchandises ou tout autre bien transporté à bord (art 1.2.1 (B)).

La dernière exclusion générale du package corps se trouve être le risque de pollution et de préjudice environnemental.

Concernant les exclusions liées aux contaminations radioactives, chimiques et assimilées, la liste est très précise dans le package corps (art 1.2.2). Cependant la garantie couvre le navire et l'assuré pour les dommages consécutifs à toute contamination radioactive de produits utilisés à des fins pacifiques et civiles.

Concernant les risques de guerres et assimilés, l'exclusion est affirmée clairement (art 1.2.3). Sont exclus de la garantie les risques relevant de fait de guerres étrangères, guerres civiles, révolutions (1°), capture (3°), rétention et expropriation par tous gouvernements et autorités concernant le navire (4°), ainsi que la piraterie (6°).

Comme dans le cadre d'une assurance sur facultés « tous risques », l'avantage de la preuve est

à l'assuré qui doit simplement déclarer l'ensemble des circonstances entourant le sinistre. Si la cause du sinistre trouve son origine dans un risque exclu, c'est à l'assureur qu'il incombe d'en faire la preuve.

Le package corps n'est qu'une police type, si certaines limites de la police sont fixes, d'autres sont mouvantes et peuvent être négociées.

### *C- Limitations structurelles de la police corps*

L'assurance corps est limitée géographiquement, elle ne garantit pas l'assuré qui franchit les zones de navigations interdites par le package 2012 (art 1.4.6). À titre d'exemple, la navigation dans les eaux du Groenland, ainsi qu'au nord-est et nord-ouest du continent nord-américain est exclue de la garantie.

Le principal facteur d'exclusion se trouve être le risque de glace, certaines zones sont interdites toute l'année, d'autres autorisées selon les périodes de fontes ou encore la limitation s'applique uniquement si le tonnage brut du navire est inférieur au seuil stipulé.

L'autre grand risque qui pousse les assureurs à insérer des limites géographiques à la navigation est celui de piraterie. Les zones à risque élevé sont interdites, la limitation peut parfois être rachetée moyennant surprimes. Entre autres, la navigation ou le mouillage près du Yémen ou de la Libye entraînent des surprimes de l'ordre de 0,5 à 2% de la valeur agréée en fonction du navire, des zones et de sa cargaison.

L'assurance corps est également limitée en valeur, par sinistre. Par principe, en cas de réalisation d'un risque portant atteinte à la structure du navire, ce dernier est garanti dans la limite de la valeur agréée. Si avant l'entrée en vigueur de la loi du 3 juillet 1967 et de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, le plafond de la valeur agréée ne pouvait être franchi, ce n'est plus le cas.

Le plafond est étendu à trois fois la valeur agréée en cas de survenance d'un risque couvert portant atteinte à la fois au navire et aux intérêts d'un tiers engageant la responsabilité de l'armateur.

En contrepartie, l'assureur est en droit d'exiger d'être tenu dans les limites légales de responsabilité de son assuré. Cela même alors que l'assuré n'invoquerait pas les limites de responsabilités applicables à tout armateur ou exploitant de navire, l'assureur sera en droit de réduire l'indemnité d'assurance à hauteur de cette limite.

En matière d'assurance corps, l'indemnité d'assurance joue par évènement. En cas de multiples sinistres durant l'expédition maritime, l'assureur pourrait être amené à verser plusieurs indemnités, chacune limitées d'une à trois fois la valeur agréée selon le type de sinistre.

## Section 2 : les assurances facultés (police type française)

Ce sera l'occasion de s'intéresser aux différents modèles types de polices sur facultés ainsi qu'aux risques couverts par elles (I) ; mais aussi de présenter les exclusions et limitations de ces polices (II).

### I-Polices types et Risques garantis

I. L'assurance sur facultés est la seconde assurance essentielle au secteur du transport maritime.

Anciennement régie par la loi du 3 juillet 1967, applicable aux facultés transportées par voie maritime, l'ordonnance du 15 juillet 2011 a étendu le régime de l'assurance maritime « aux marchandises transportées par tous modes de transports ».

La souscription d'une assurance sur facultés intègre plus de variantes que celle d'une assurance corps. Elle dépend surtout de la quantité des marchandises à assurer et de sa valeur. Les modalités de souscription et même le nombre d'assureurs seront différents selon que l'assurance garantie deux conteneurs dans le cadre d'un contrat de transport ou une centaine dans le cadre d'un affrètement au voyage. Si dans le premier cas, une seule compagnie d'assurance peut largement supporter le risque ; étant donné la valeur à assurer, la constitution d'un pool d'assurance s'avère nécessaire dans le second cas.

Les parties à une vente internationale faisant souvent référence aux Incoterms pour déroger à l'application des règles de la convention de Vienne de 1980, son choix sera déterminant de la personne sur laquelle repose le risque et donc la charge de souscrire l'assurance.

Dans la Convention de Vienne, sauf stipulation contraire ou ajout d'un Incoterm, il est énoncé que « *lorsque le contrat de vente prévoit un transport, la livraison est effectuée lors de la remise de la marchandise au premier transporteur* ». La marchandise voyage donc aux risques de l'acheteur.

D'autant plus que chargeurs et destinataires ne peuvent se contenter pour une marchandise de valeur, de l'action en responsabilité contractuelle contre le transporteur qui bénéficie de limites de responsabilités favorables, pas plus que celle contre l'armateur qui lui aussi bénéficie de telles limites.

Dans un monde où les services se font de plus en plus présents, et où le transport multi-modal se développe rapidement, chargeurs et destinataires, délèguent la gestion du transport à des

transitaires ou commissionnaires de transport. Ces derniers agissant en qualité de mandataires de leurs clients chercheront aussi à assurer la marchandise par le recours à l'assurance sur facultés.

La dernière particularité de l'assurance sur facultés se trouve être la personne du bénéficiaire. Le bénéficiaire de l'assurance corps est l'assuré, donc l'armateur ou le propriétaire du navire. L'assurance sur facultés est le plus souvent souscrite « pour le compte de qui il appartiendra ». Le chargeur qui souscrit l'assurance le fait pour le compte du destinataire, le commissionnaire pour le compte de son client et parfois même certains transporteurs qui proposent ce genre de services, le font pour le compte de leurs clients.

Dans un tel cas de figure, l'assurance joue à la fois pour le compte du souscripteur, mais également au titre d'une stipulation pour autrui pour le bénéficiaire.

Ces précisions étant faites, il conviendra de s'intéresser aux différents modèles de polices sur facultés pouvant être souscrites (A) ; avant de constater que l'étendue de la couverture variera selon le modèle de couverture choisi par l'assuré (B).

#### *A- Les différents types de polices d'assurances facultés*

Les polices types d'assurances sur facultés prévoient trois modèles, la police au voyage, la police à alimenter, et la police flottante ou d'abonnement

Lors de la souscription d'une police d'assurance sur facultés « au voyage », il est convenu entre l'assuré et l'assureur d'une quantité et d'une valeur de marchandises déterminées qui seront transportées en un seul voyage, la police sera l'unique document émis.

Mais la conclusion d'une assurance sur facultés peut prendre la forme d'un contrat-cadre entre l'assuré et l'assureur, on parlera alors de « police à alimenter » ou de « police d'abonnement ».

La police « à alimenter » est pratique pour un assuré qui souhaite procéder à des expéditions successives sur une période indéterminée. Cela évite la conclusion à chaque expédition d'une police au voyage. L'assuré n'a plus qu'à informer l'assureur des caractéristiques, de la nature et de la valeur de la marchandise avant l'expédition.

La police « d'abonnement » est conclue pour une durée déterminée, elle a pour avantage de garantir automatiquement toutes les expéditions de l'assuré sans besoins pour lui d'informer l'assureur sur les caractéristiques de la marchandise. Police relativement imprévisible pour l'assureur qui ne sait pas avant que le sinistre soit réalisé, la valeur de l'indemnité qu'il doit verser à l'assuré. Pour limiter leur garantie, les assureurs de polices d'abonnements instaurent « un plein » qui n'est autre qu'un plafond en valeur, au-dessus duquel l'assuré demeure son propre assureur.

La police type d'assurance faculté dans son imprimé du 1- juillet 2009 prévoit une durée de protection identique pour les trois types de polices. Chacune des expéditions de l'assurée bénéficie d'une couverture très étendue, puisque la garantie commence « au moment où les facultés sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur remise à terre dans les magasins du destinataire ».

L'assurance sur facultés maritime s'applique tout au long du voyage en cas de transport multimodal. Sont incluses les phases de chargement et de déchargement dans les entrepôts de départ et d'arrivée, qui n'étaient auparavant pas garanties par les imprimés précédents.

Toutefois, si la couverture est très étendue, elle est limitée dans le temps. L'ordonnance ainsi que la police type précisant que l'assurance cesse de produire ses effets à partir du sixantième jour à compter du déchargement des marchandises du dernier navire de mer. Cette limite défavorable aux assureurs, notamment en cas de marchandises dangereuses qui tarderaient à être récupérées pour le post-acheminement.

De surcroît, il est très rare en pratique que la phase de post-acheminement s'étale sur une durée aussi longue, et si tel est le cas, n'y a-t-il pas négligence de la part des commissionnaires, chargeurs ou de toutes autres personnes en charge de la supervision du transport à laisser stocker les marchandises aussi longtemps sur les docks? L'étendue de la protection de 60 jours une fois la phase de transport maritime achevée semble légèrement excessive face aux risques qui pèsent sur les assureurs facultés.

#### *B- L'étendue de la couverture : polices d'assurance « tous risques » et « FAP sauf »*

L'assurance facultés se distingue une fois de plus de l'assurance corps, du fait que la police type de 2009 propose à l'assuré deux types de couvertures différentes.

La couverture la plus étendue est l'assurance sur facultés « tous risques », elle s'oppose à la couverture restreinte, l'assurance sur facultés « francs d'avaries particulières sauf », plus communément appelée assurance « FAP sauf... ».

##### *a) L'assurance sur facultés « tous risques... »*

b) L'assurance tous risques comporte plusieurs avantages. Outre la garantie très étendue des risques, le réel avantage de cette garantie se trouve être son régime probatoire. Comme en matière d'assurance corps, l'assuré devra uniquement déclarer l'ensemble des circonstances entourant la réalisation du sinistre et demander à percevoir l'indemnité d'assurance. C'est sur l'assureur que pèse la charge de la preuve de démontrer que le sinistre a pour cause un risque exclu de la garantie.

L'assurance sur facultés est avant tout une assurance dommage, la garantie tous risques s'applique à tous dommages ou pertes, totales ou partielles, que la marchandise assurée pourrait subir. Les pertes concernent aussi bien la quantité, que le poids des marchandises, car il est fréquent qu'en cas de mauvaises conditions de transports, les marchandises sensibles subissent une « freinte de route »

La police type 2009 précise que le manque de tout ou partie du contenu d'un colis ne sera pris en charge par l'assureur que si des traces d'effraction sont présentes. La disparition d'un colis ou plusieurs colis dans leur intégralité ne seront pris en charge que dans le cas d'un document établissant la non-délivrance au destinataire.

Un sort particulier est réservé aux marchandises transportées en pontée du navire. Le transport en pontée comporte pour la marchandise, bien plus de risque, notamment de chutes à la mer ou simplement d'intempéries qu'un transport en cale.

La réserve prévue par la police type n'est applicable qu'en cas de navire n'étant pas équipé de structure pour un tel transport. La conception des porte-conteneurs ayant évolué, les nouveaux navires en sont quasi systématiquement équipés.

Lorsque le navire est équipé de telles structures, la garantie est totale. Dans le cas contraire, la garantie est réduite à un certain nombre d'évènements limitativement énumérés, tels que le « naufrage, chavirement ou échouement du navire ». Demeure garantis par assimilation à la force majeure les cas de « foudre, raz de marée, chute d'aéronef ». D'autres encore en ce qu'ils relèvent du régime de l'abordage « abordage ou heurt du navire contre un corps fixe ou flottant, y compris les glaces ».

Les derniers risques garantis malgré le transport en pontée sont ceux qui relèvent de l'avarie commune telle que les « incendies ou explosions, ou encore la voie d'eau obligeant le navire à se dérouter dans un port de refuge ».

Il en reste que les risques principaux de chute à la mer et risques assimilés ne sont pas garantis en cas de transport en pontée, même dans le cadre d'une police tous risques. Comme pour l'assurance corps, l'assuré est garanti des frais exposés raisonnablement en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte de matériel garanti ou d'en limiter les effets.

b) L'assurance sur faculté « FAP sauf... »

c) La police type 2009 dans le cadre d'un contrat « FAP sauf » offre une garantie plus restreinte. Le second désavantage de cette couverture est que la charge de la preuve que le sinistre a pour cause un risque garanti qui repose sur l'assuré.

La police type 2009 « FAP sauf... » prévoit une liste déjà préétablie des avaries particulières

somme toute assez conséquentes, qui peut bien sûr faire l'objet d'une négociation à la hausse ou à la baisse des risques garantis, lors de la souscription du contrat.

Pour ce qui est des dommages subis à bord du navire, cette liste énumère les mêmes garanties que pour des marchandises transportées en pontée, dans le cadre d'une garantie « tous risques » sur un navire non équipé pour ce genre de transport.

La police énumère ensuite des risques garantis lorsque la marchandise est transportée en phase de pré et de post-acheminement, sur d'autres moyens de transport. Certains risques assimilés à la force majeure sont garantis « incendie ou explosion, chute d'aéronefs, chute d'arbre, de tunnel, de pont, éruption volcanique, foudre, inondation... ». D'autres risques sont garantis et relèvent de la défaillance du moyen de transport « heurt, déraillement, renversement, chute ou bris du véhicule de transport terrestre ».

Les risques de chute à la mer et assimilés en cas de transport en pontée sont exclus de la couverture « FAP sauf... », mais restent assurables moyennant surprime.

On remarquera toutefois que les risques fréquents de pertes de marchandise liées aux vols, à la noyade de la marchandise dans les cales ou encore buée de cale ne sont pas pris en charge par la garantie.

Qu'il s'agisse de la garantie tous risques ou « FAP sauf... » l'assuré demeure garanti dans la limite de la valeur déclarée des marchandises à destination, incluant le prix du fret. En cas de vente de la marchandise durant le transport, pour le montant de la vente, et pour la valeur de remplacement si la marchandise n'est pas destinée à la vente.

L'assuré demeure également garanti dans les deux polices contre la contribution aux avaries communes et frais d'assistances. Ce qui fait de l'assurance sur faculté, comme de l'assurance sur corps de navire, une assurance contre les dépenses imprévues.

C'est cet aspect de la garantie qui rend l'assurance sur facultés nécessaire y compris pour les marchandises qui n'ont que peu de valeur, l'avarie commune étant souvent oubliée par les « petits » chargeurs, la contribution exigée peut-être lourde de conséquences pour qui resterait son propre assureur.

L'assurance sur facultés, même dans sa forme « tous risques » n'est pas absolue, elle comporte des exclusions et des limites.

## II- Risques exclus et limitations

II. L'assurance sur facultés présentes des exclusions qui lui sont propres (A), mais également des exclusions communes avec l'assurance corps (B).

#### *A- Exclusions spécifiques à l'assurance facultés*

A. La première exclusion que l'on trouve concerne le navire transporteur. La garantie ne sera due que si la marchandise voyage sur un navire âgé de moins de 16 ans et de plus de 500 unités de jauge, ayant obtenu la première côte d'une société de classification membre de l'association internationale des sociétés de classifications. Il s'agit d'éviter que la marchandise voyage sur des navires peu fiables, au travers de compagnies maritimes « low cost ». Cette exclusion peut cependant être rachetée par l'assuré moyennant surprime.

La seconde exclusion tient au fait que l'assurance sur facultés n'est en rien une assurance de responsabilité à la différence de l'assurance corps. Il est expressément affirmé que l'assurance sur facultés ne s'applique pas « à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que de celui des facultés à l'égard des tiers ou de leurs cocontractants ».

L'assurance ne s'applique pas non plus à la perte d'exploitation commerciale de l'assuré ou des autres bénéficiaires. Les ayants droits à la marchandise devront souscrire une police d'assurance responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers, dont le transporteur ne serait pas responsable.

Les exclusions suivantes tiennent au vice propre de la marchandise, sauf si ce vice a pour cause une contamination survenue pendant le voyage assuré.

L'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise constituent des exclusions, au même titre que le défaut de calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de transport. Il peut s'agir évidemment d'un conteneur, mais encore de caisse en bois par exemple. Il faut que cet arrimage défectueux soit effectué par l'assuré, l'un de ces préposés ou ayants droit avant le transport.

L'assureur se dégage également en cas de retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises sauf si ce retard provient d'un risque énuméré. On retrouve ici la longue liste de risques tenant à la fois aux périls de mer, à la force majeure ou l'avarie commune.

Les exclusions que nous venons de voir sont propres aux assurances sur facultés. Nous verrons que certaines exclusions sont familières de celles étudiées dans l'assurance corps.

#### *B- Exclusions communes à l'assurance corps*

B. Les exclusions communes aux assurances sur facultés et corps de navire démontrent la réticence des assureurs à supporter ces risques. Ces risques sont soit trop imprévisibles, soit leur réalisation emporte de trop lourdes conséquences pour les inclure dans les



contrats de base.

Il s'agit premièrement des dommages résultant de risques de guerres et assimilés. Sont exclus les risques de « guerre civile ou étrangère, les fortunes de guerres en général, le terrorisme politique ou se rattachant à la guerre ». A contrario est donc inclus le terrorisme d'initiative purement privée. Mais également la « capture, prise, saisie (...) » des marchandises assurées, « les émeutes, grèves, lock-out », ainsi que la piraterie.

Sont également exclus de l'assurance sur facultés les risques nucléaires. La police type sur facultés est plus précise que le package corps puisqu'elle exclut les dommages résultant « directement ou indirectement » d'un risque nucléaire « tant civil que militaire ».

Ainsi les dommages de contamination ou destruction due à l'explosion d'une centrale nucléaire civile seront pris en compte s'ils touchent le navire, car inclus dans l'assurance corps, mais ne seront pas pris en compte s'ils touchent les marchandises.

La dernière exclusion commune à l'assurance corps est celle de la faute inexcusable ou intentionnelle de l'assuré. Sont donc exclues les fautes intentionnelles ou inexcusables de « l'assuré ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants droit ». La police type de 2009 prend le soin d'exclure les ayants droit pour décharger les assureurs en cas de faute intentionnelle ou inexcusable des commissionnaires et transitaires de transports.

Le recours à une assurance responsabilité est d'autant plus nécessaire que l'assurance sur facultés ne couvre pas la responsabilité de l'assuré. D'autant plus, que la responsabilité de l'armateur garantie par l'assurance corps est limitée aux dommages matériels résultant d'un abordage ou d'un heurt avec un objet fixe ou flottant, excluant les dommages corporels.

### Section 3 : l'assurance responsabilité civile (assureurs ou P&I clubs)

L'assurance responsabilité civile des armateurs est particulière en ce qu'elle repose quasi exclusivement sur un système mutualiste détenu par des P&I club.

L'engagement de la responsabilité de l'exploitant d'un navire de commerce peut atteindre une valeur très élevée, qui ne peut pas être garantie par une assurance à prime fixe, seule la mutualisation des risques offre une garantie suffisante.

Nous verrons donc en quoi le système de mutualisation mis en place par les clubs est spécifiquement adapté pour couvrir la responsabilité civile des armateurs (I), avant d'étudier les différentes garanties responsabilité civile proposée par ces clubs (II).

## I- La Mutualisation des risques par les armateurs, les P&I club

I. La formation de clubs d'armateurs n'est pas récente, ces clubs sont arrivés à instaurer un véritable monopole (A) ; malgré leur grande capacité d'assurance, la responsabilité notamment environnementale des armateurs les poussent à former des alliances et à pratiquer la réassurance (B).

### A- Le Monopole des Protection and indemnity Club anglais

A. Les clubs mutualistes d'armateurs ne sont pas nouveaux, les premiers ont vu le jour au XVIII<sup>e</sup> Siècle en Angleterre sous le nom de « Hull club ». Les premiers clubs n'avaient pas pour but de garantir la responsabilité civile des armateurs. Ils ont été fondés par des armateurs britanniques peu satisfaits de l'étendue de la protection des polices d'assurance corps qui leur était proposée par les deux grands assureurs qui détenaient le monopole à cette époque.

Le système d'assurance privé mis en place par les armateurs au sein des « Hull club » fonctionne sur une base mutualiste. Chacun des armateurs membres du club qui ont versé une cotisation sont à la fois des assurés et des assureurs.

Les armateurs ont défini un ensemble de règles adaptées spécialement à la couverture corps qu'ils auraient souhaité retrouver auprès des compagnies d'assurances. Les règles des clubs sont similaires aux dispositions que l'on pourrait trouver au sein des polices d'assurance corps prévoyant les risques inclus, les risques exclus, les limites d'engagement du club en cas de trop forte sinistralité...

Progressivement pour récupérer une partie du marché qu'elles venaient de perdre, les compagnies d'assurances ont accepté d'élargir la protection de leur police corps, les « Hull club » sont alors progressivement tombés en désuétude.

Dans le même temps, les armateurs sont confrontés à de nouvelles problématiques. Les navires deviennent de plus en plus équipés, augmentent en taille et la valeur et les marchandises transportées ne cessent de croître. D'autant que le Marine Insurance Act de 1745 interdisait aux armateurs de recourir à l'assurance pour des sommes supérieures à celle du navire.

Ensuite, le *Fatal Accident Act* de 1846 permet aux ayants droits des victimes d'obtenir des dommages-intérêts en cas de faute de négligence de l'armateur.

Le *Harbour Docks and Pier Act* de 1847, permet aux autorités portuaires d'obtenir des indemnités en cas de dommages aux infrastructures pour quelque cause que ce soit.

Un lobbying actif de la part des armateurs leur permet d'obtenir une limitation de leur

responsabilité au prix du navire incluant le fret avec un maximum de 15 livres par tonne de marchandise.

Malgré ce pas en avant le marché de l'assurance responsabilité ne satisfait pas les armateurs, les premiers *Protection clubs* sont fondés sur le même modèle mutualiste que les « Hull club ».

Le premier club apparaît en 1855 « Shipowners Mutual Protection Society », pour protéger l'armateur des risques restés à sa charge, le ¼ du montant dû à raison de l'abordage fautif, les dommages-intérêts pour dommages corporels aux membres de l'équipage et aux tiers, les heurts contre les objets fixes et flottant...

C'est au tour de la jurisprudence de se montrer défavorable à l'égard des armateurs. Dans l'affaire WESTERN HOPE, un capitaine prend la décision de se dérouter et de faire escale dans un port différent de ceux prévus au contrat de transport. La marchandise est perdue pendant le naufrage du navire, et le juge décide que l'armateur ne pouvait se prévaloir des exclusions de responsabilité prévues au contrat en raison de ce changement d'itinéraire. L'armateur a été condamné à indemniser la valeur totale de la cargaison, car jugé responsable de la perte.

En réaction à cette décision était créé le UK P&I club en 1879 protégeant l'armateur des pertes de marchandises pour lesquelles il pourrait être reconnu responsable. Les « protection » clubs inclus depuis ce jour une garantie « indemnity ». Les « protection and indemnity club » étaient nés. Aujourd'hui les P&I clubs disposent d'un véritable monopole, environ 9 navires sur 10 y recourent pour l'assurance de leurs responsabilités.

#### *B- Monopole des clubs et alternatives*

B. Majoritairement installés à Londres, certains clubs minoritaires sont établis au Japon ou en Scandinavie et assurent plus le marché local que mondial. Les clubs sont regroupés en alliance au sein d'un groupement international.

Ce groupement international comprend 13 des plus importants P&I club, du fait de sa présence dans l'Union européenne et du fort monopole qu'il exerce, ce groupement bénéficie d'une exemption individuelle des règles européennes de lutte contre les abus de positions dominantes renouvelables tous les 10 ans.

Le système ne fonctionnant pas sur l'établissement annuel d'une prime fixe, les adhérents versent trois fois dans l'année des « advance call ». Le mécanisme est simple, chaque adhérent verse une contribution calculée en fonction du tonnage du navire et des risques présentés par l'armateur.

Trois procédures différentes existent en fonction du montant du sinistre. Si le sinistre est

inférieur à 10 millions de dollars, le club chez qui l'armateur est adhérent le prendra seul en garantie on parle à ce titre de « club retention ». Lorsque le sinistre est compris entre 10 et 100 millions de dollars, l'ensemble des clubs du groupement international garantira le sinistre on parle ici de « pooling agreement ». En cas de litige d'un montant supérieur à 100 millions de dollars, le groupement international recourt à la réassurance auprès de groupes spécialisés tels que le Lloyd's, Swiss Re ou Munich Re. Le contrat de réassurance prend le relais sur les sinistres supérieurs à 100 millions de dollars dans la limite d'un plein fixé.

S'il s'avérait que la sinistralité sur une année était telle que le plein fixé en réassurance serait dépassé, alors les clubs procèdent à ce que l'on appelle des « additional calls ». Dans le cas où les *additional calls* ne seraient pas intégralement utilisés en fin d'année, les clubs procèdent à des « return calls » et redistribuent à chacun des armateurs le surplus proportionnellement à leurs contributions. Ainsi les clubs juxtaposant un principe de mutualité à un principe de réassurance représentent un système illimité de garantie responsabilité pour les armateurs, c'est pour cette raison que la quasi-intégralité de la flotte mondiale y a recours.

Ce système présente l'avantage de ne pas pouvoir subir d'effondrement économique en cascade, même en cas de gros sinistre environnemental, il sera réparti au-delà du seuil de réassurance sur des centaines d'armateurs créant un effet tampon. Son seul inconvénient est son imprévisibilité, car l'armateur n'est pas à l'abri que le club procède à des *returns calls* en fin d'année.

Le monopole dont disposent les clubs attire la convoitise, si le marché est quasiment impénétrable, certains ont essayé. Notamment la compagnie d'assurance AXA corporate a lancé en 1999 une police responsabilité P&I visant le marché maritime mondial, dont les locaux étaient installés à Londres. L'avantage de cette police est qu'elle fonctionnait sur un système capitaliste de prime fixe, ce qui évite à l'armateur les *returns calls* de fin d'année en cas de forte sinistralité. Pour capter un maximum d'assurés, la couverture était très inspirée des « règles » des clubs britanniques. Selon certains spécialistes, AXA disposait d'une capacité d'indemnisation à hauteur de 500 millions de dollars, non provisionnée par le groupe AXA, mais souscrite en réassurance. Quand on sait que les sinistres impliquant des porte-conteneurs de 21000 EVP peuvent atteindre, notamment à cause du dommage à l'environnement, des frais de balisage et de déséchouement des épaves, des sommes proches de 4 milliards de dollars. La couverture offerte par la nouvelle police P&I de AXA Corporate n'a pas séduit les grosses compagnies maritimes ayant besoin d'une couverture plus étendue. La tentative d'AXA de déstabiliser le marché des clubs s'est soldé par un échec, le manque de souscription et l'augmentation du montant des primes de réassurance a poussé le groupe à abandonner ce produit dès le début de l'année 2006.

D'autres alternatives restent toutefois offertes aux armateurs et affréteurs soucieux de garantir leur responsabilité civile sans passer par les clubs. Le marché français de l'assurance propose plusieurs polices types d'assurance responsabilité civile. On y retrouve l'assurance couvrant la

responsabilité « du propriétaire de navire de mer » imprimé du 20 décembre 1990, celle couvrant la responsabilité « du transporteur maritime » imprimé du 20 décembre 1972, mais encore celle couvrant la responsabilité de « l'affrèteur de navire de mer » imprimé du 19 mai 1988. Ces polices d'assurance sont en pratique peu souscrites du fait qu'à la différence des clubs la couverture est limitée en valeur.

Les P&I club assurant 90% de la responsabilité des armateurs et transporteurs maritimes mondiaux, l'étude du contenu des garanties s'impose.

## II- Contenu de la garantie proposée par les P&I

II. Les clubs, bien qu'ils fonctionnent sur un système mutualiste ne garantissent pas l'adhérent contre tous les risques, certains sont inclus dans la protection (A), d'autres sont exclus et devront être couverts par des assurances spécifiques (B).

### A- Les risques garantis

A. Les contrats souscrits auprès des P&I club sont renouvelés les 20 février de chaque année, date symbolique marquant la reprise de la navigation en mer baltique.

L'adhérent, dès le versement de *l'advance call*, est garanti par le club contre l'engagement de sa responsabilité, mais également contre des risques financiers.

Premièrement l'adhérent est garanti par son club contre les risques liés aux personnes. Il est couvert en cas de maladie ou d'accident du travail de ses marins. Lui seront remboursés les frais de rapatriement, de remplacement, les salaires du marin pendant son congé ainsi que les effets personnels du marin qui ont été endommagés.

L'adhérent peut également se voir infliger des amendes qui seraient prononcées contre lui en cas de présence de clandestins maritimes ou de déserteurs sur son navire. Il est alors garanti du montant des amendes, et des frais de déroutement pour débarquer ces personnes.

Deuxièmement, le club agit en tant que complément de l'assurance corps en matière d'abordage fautif. L'adhérent sera couvert par son club de toutes les indemnités qu'il serait contraint de verser à la suite d'un abordage qui dépasse le plafond de prise en charge de l'assurance corps ou qui sont exclus. Le quart restant à la charge de l'armateur dans le cadre d'un contrat corps sous l'égide de la *Hull clause* est le premier risque à être pris en charge en ce qu'il est au fondement même de la création des premiers « protections clubs ».

Qu'il s'agisse de la *Hull clause* ou du package corps, les deux polices type excluent les dommages corporels liés à l'abordage. L'ensemble des dommages aux personnes, comme aux marchandises ; les frais de relevage, le retirement, la destruction, l'éclairage ou le balisage, d'épaves, de cargaisons sont garantis par les clubs.

Sont encore garantis les dommages et préjudices subis par le navire abordé, tout comme le montant relatif au pourcentage de responsabilité de l'adhérent en cas d'abordage doublement fautif. Le dernier risque garanti en cas d'abordage est celui de pollution, non seulement pour les dommages que le navire subit par contact avec des hydrocarbures, mais également pour les dommages subis par tout autre navire, installation et plus largement intérêts humains.

Sont également couverts, les dommages occasionnés aux « fixed and floating objects ». Cette protection n'intéresse pas les armateurs ayant souscrit une assurance sur le modèle du package corps puisque la notion de l'abordage y est entendue largement incluant la couverture de ce type de dommage. Seuls les armateurs garantis par un contrat basé sur *la hull clause* n'ayant pas racheté ce risque auprès grâce à la « *FFO clause* » seront intéressés.

L'adhérent est, en outre, garanti par son club pour la pollution environnementale. Bien entendu, seuls les risques de pollution subjectifs sont pris en charge, ceux touchant aux intérêts humains. Le risque purement objectif est trop aléatoire pour que les clubs acceptent lui étendre la couverture et de le garantir.

Sont également garanties les conséquences du déversement ou de fuites d'hydrocarbure ou toute autre substance polluante provenant du navire assuré. Les frais engagés raisonnablement pour éviter ou minimiser le dommage environnemental sont couverts ainsi que les biens perdus ou endommagés à cette occasion, Il suffit seulement qu'il ait été raisonnable de recourir à de telles mesures. Aussi, l'adhérent est garanti par le club contre l'engagement de sa responsabilité par les chargeurs ou destinataires pour dommage à la marchandise. Ce risque est systématiquement exclu des polices d'assurance corps françaises et anglaises. Les conséquences liées à la perte de la marchandise peuvent s'avérer insupportables pour une compagnie maritime non assurée.

Ainsi est couverte grâce à la protection des clubs, la responsabilité de l'adhérent recherchée pour perte, cargaison manquante, chute à la mer ou avarie de la cargaison. Mais encore dans le cas plus particulier où la marchandise ne serait pas retirée par le destinataire, les frais de stockage, de gardiennage sont inclus dans la protection.

Pour finir, les clubs proposent généralement à leurs adhérents une protection incluant divers frais. Sont notamment couverts, les amendes relatives aux infractions à la cargaison, à l'immigration, à la pollution, les conséquences de la mise en quarantaine du navire, la part de la contribution finale à l'avarie commune et l'assistance juridique en cas de litige.

Malgré la couverture très étendue offerte par les clubs dépassant la simple responsabilité de l'adhérent, certains risques sont exclus demeurant à la charge de l'assuré, et les clubs posent certaines limites aux adhérents avant de les indemniser.

## *B- Risques exclus et limitations*

B. Les P&I clubs s'ils sont une source illimitée d'assurance pour les adhérents à la différence des polices à primes fixes, prévoient tous au sein de leurs règlements des exclusions et des limitations similaires à la couverture proposée. Pour illustrer ce paragraphe, nous analyserons la liste des exclusions et limitations dressées par le Shipowners Club dans son règlement 2018.

Tous les P&I clubs sans exception fonctionnent sur la règle du « pay to be paid ».

Cette règle est protectrice du club, mais comporte deux inconvénients. Le premier est que l'adhérent peut être amené à avancer des sommes conséquentes dont il ne dispose pas avant d'obtenir le remboursement du club. Le second est qu'en matière d'assurance, en général, la victime d'un dommage dispose d'une action directe contre l'assureur de l'assuré dans les limites du contrat.

La règle du « paid to be paid » fait obstacle au mécanisme de l'action directe, ce qui est critiquable en matière de dommages corporels lorsque l'adhérent est insolvable. Néanmoins en la matière, la jurisprudence et le règlement des clubs acceptent bien souvent l'action directe en réparation de la victime d'un dommage corporel.

La liste d'exclusion du Shipowners club prévoit l'exclusion de toutes les sommes assurables dans le cadre d'une assurance corps, la garantie du club n'est que complémentaire.

S'ensuit l'exclusion de risques plus classiques et déjà vus au sein de l'assurance corps et sur facultés, tels que les risques de guerres et assimilés incluant la cybercriminalité, certains risques nucléaires, ceux résultant de la faute intentionnelle de l'adhérent ou encore le voyage illégal effectué par le navire .

Sont également exclus les risques résultant de la double assurance, la responsabilité de l'adhérent face aux personnels non marins, et plus généralement sa responsabilité si elle a pour cause un risque non recouvrable auprès des réassureurs.

Les clubs ne couvrent la responsabilité de l'adhérent que dans les limites légales dont il bénéficie, l'adhérent doit si cela est possible pour lui invoquer ses limitations de responsabilités. S'il est négligent et qu'il ne le fait pas, le club ne le remboursera que du montant qu'il aurait payé en invoquant les limitations de responsabilités.

Les clubs posent souvent leurs propres limitations à l'indemnisation de certains risques spécifiques, limitation qui se fait par événement. Ainsi, une limite est fixée à 1 milliard de dollars pour ce qui concerne le risque de pollution par hydrocarbures, à 5 millions de dollars concernant la couverture des frais juridiques.

Pour les affréteurs à temps, d'espace et plus généralement tous les affréteurs autres que les affréteurs coque nue, le club prévoit une limitation de couverture à 350 millions de dollars. Cela s'explique, car ces affréteurs n'assument pas les risques de la gestion nautique du navire, mais seulement les risques de la gestion commerciale.

La protection proposée par les P&I club est très étendue, elle intervient soit à titre autonome, soit en complément de l'assurance corps ou sur facultés, mais exclut certains risques.

Pour les risques non couverts l'assuré peut rester son propre assureur. S'offre également à lui la possibilité d'étendre la couverture des risques garantis. Cela passe par le rachat de certains risques sous la forme de clauses additionnelles ou de polices d'assurance spécifiques ; mais les états ont instauré par des conventions, des fonds d'indemnisation en cas de catastrophes.

#### Section 4 : Polices d'assurance spécifiques et fonds d'indemnisation

Les participants à l'expédition maritime peuvent étendre la protection offerte par les assurances corps, sur facultés et responsabilité par le jeu de clauses additionnelles ou de polices spécifiques (I) ; l'indemnisation du dommage occasionné par pollution fait l'objet d'un traitement particulier grâce à des fonds d'indemnisation internationaux (II).

##### I- Vision générale des polices spécifiques

I. Nous verrons la police garantissant l'assuré contre les risques de guerres, piraterie et assimilés (A); et nous verrons brièvement que certaines clauses additionnelles peuvent être souscrites au sein des contrats corps, facultés et responsabilité (B).

##### A- *Police d'assurance risques de guerre, piraterie et assimilés*

##### a) La police d'assurance sur facultés pour risques de guerre

La convention spéciale pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève intervient en complément de la police type d'assurance sur faculté.

Dans son imprimé du 1<sup>er</sup> juillet 2009, elle garantit le chargeur ou le bénéficiaire de la marchandise contre les risques de guerre et assimilés exclus de la police d'assurance sur faculté.

Le champ d'application de la convention spéciale est le même que celui de la police sur faculté, elle inclut quatre types de transports (maritime, fluvial, aérien et terrestre) ainsi que le cas du transport multi-modal.

Les marchandises sont garanties contre les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes

de poids ou de quantité ayant pour cause un risque de guerre ou assimilé.

Les marchandises sont garanties dans la limite de leur valeur assurée incluant le fret contre les risques de guerre civile ou étrangère, tous les engins de guerre et tout accident ou fortune de guerre. La capture, les saisies, arrêts en lien avec la guerre ainsi que la détention par tous gouvernements ou autorités quelconques. Les émeutes, grèves, lock-out et autres mouvements similaires.

La garantie couvre cette fois-ci et au-delà de la simple piraterie d'initiative privée prise en charge par l'assurance sur facultés, celle ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre. Mais également celle concernant les dommages consécutifs à une explosion nucléaire provenant d'armes ou d'engins de guerre.

On en déduit donc que malgré la souscription de la convention complémentaire, le risque nucléaire d'origine civil n'est pas garanti, ce qui différencie définitivement l'assurance sur faculté de l'assurance corps qui elle garantit le risque nucléaire civil dans sa couverture « ordinaire ».

Les marchandises sont cette fois-ci garanties à proportion de leur valeur pour les frais raisonnablement exposés en vue de les préserver des dommages et pertes matérielles liés à la guerre. Les frais et honoraires de l'expert et du commissaire d'avarie sont eux aussi garantis à proportion de la valeur assurée. Ainsi que la contribution à l'avarie commune et à l'assistance qui ont pour origine un risque de guerre.

La police complémentaire pour risque de guerre stipule des exclusions générales et spécifiques à certaines marchandises.

Lorsque les captures, prises, arrêts, saisies des marchandises sont le fait d'un état membre de l'Union européenne, de la Suisse, du Liechtenstein, de l'Islande, de la Norvège, la garantie cesse de produire ses effets. De même lorsque la saisie ou la détention de la marchandise par une quelconque autorité à pour cause une opération frauduleuse.

Seront exclus de la police type pour risque de guerre les marchandises correspondant à des munitions ou du matériel de guerre. Cette exclusion peut faire l'objet d'un rachat moyennant convention contraire et surprime de la part de l'assuré.

La police complémentaire n'offre pas une garantie totale. Souscrite en tant que complément d'une assurance sur faculté « tous risques », elle comporte les mêmes avantages. L'assuré déclarera le sinistre résultant d'un fait de guerre ou assimilé, et c'est à l'assureur qu'incombera la charge de la preuve que la survenance du sinistre a pour cause un risque exclu.

## b) La police d'assurance corps pour risques de guerre

La fédération française de l'assurance prévoit également une convention spéciale pour l'assurance maritime des corps de navire de mer contre les risques de guerres et assimilés (imprimé du 1- janvier 2012).

L'exploitant du navire est garanti pour les dommages, pertes matérielles et dépossessions que pourrait subir le navire exactement dans les mêmes conditions que dans la police pour risque de guerre concernant les marchandises. Autrement dit, le navire est assuré contre chacun des risques de guerre vu précédemment.

Cependant, les exclusions sont différentes de la police risque de guerre sur facultés. Lorsque les risques de guerre touchent le navire, l'ensemble des exclusions générales de la police corps « ordinaire » s'appliquent, ainsi que celles concernant les risques nucléaires.

L'exploitant du navire, même en souscrivant la police spécifique contre les risques de guerre, ne sera pas couvert pour les dommages liés aux modifications du noyau de l'atome provenant d'un fait de guerre. En revanche, il reste garanti contre les dommages nucléaires de nature civile, dans le cadre de son contrat d'assurance corps « ordinaire ».

Sont spécifiquement exclus au sein de la convention spéciale les préjudices résultant, des captures, prises, arrêts, saisies ordonnées soit par l'état où se trouve le siège social de l'assuré, ou celui dans lequel le propriétaire du navire est enregistré soit ordonnées par l'état du pavillon ou celui de l'immatriculation du navire.

Les préjudices résultant du déclenchement d'une guerre entre les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la France, la République populaire de Chine ou encore le Royaume-Uni sont également exclus.

La garantie est limitée dans l'espace. Une liste écrite comportant certaines zones géographiques dites à risques « aggravés » est mise à jour régulièrement.

Les assureurs s'informent périodiquement sur l'état de la géopolitique mondiale pour la mettre à jour. L'assuré ne doit pas entrer dans ces zones, si tel est le cas, le navire n'est plus assuré. Toutefois l'exploitant du navire peut racheter ces risques moyennant surprime s'il souhaite naviguer dans une ou plusieurs de ces zones.

La garantie est également limitée en montant, les assureurs s'engagent à couvrir les risques énumérés dans la limite de trois fois la valeur agréée du navire par événement.

Sans entrer dans le détail puisque moins complexes et plus marginales nous verront que les assurances corps et sur facultés proposent aux assurés le rachat de certains risques par le biais de clauses additionnelles.

#### a) clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance corps

S'agissant des assurances corps, le package corps garanti l'assuré contre l'abordage incluant les objets fixes et flottants dans la limite de trois fois la valeur agréée par événement. La Hull clause dans sa version de base garanti l'assuré pour les  $\frac{3}{4}$  des indemnités dues à la suite d'un abordage, et ne prend pas en compte dans sa définition de l'abordage la collision contre les « fixed and floating objects ». L'exploitant de navire qui souhaite s'assurer sous la garantie anglaise peut racheter le  $\frac{1}{4}$  de risque à sa charge par la « 4/4 clause » et le risque d'abordage contre les objets fixes et flottants par la « FFO clause ».

Le package corps, comme la Hull clause proposent le rachat de nombreux risques par le biais de clauses additionnelles. On y retrouve notamment, une clause concernant les « frais de retirement » d'épave qui sont limités dans la couverture de base et qui peuvent être pris en compte dans la limite de trois fois la valeur agréée.

L'assuré peut aussi souscrire une clause « chômage du navire », permettant d'obtenir une 'ristourne' de prime en cas de chômage du navire pour n'importe quelle cause du moment que ce dernier ne comporte pas de marchandise.

Une clause « perte de fret » est à la disposition de l'exploitant dans la limite de la valeur agréée du navire et uniquement si cette indemnité résulte d'une perte totale ou du délaissement du navire, couvert par le package corps.

La fédération française de l'assurance propose une police spécifique pour « perte d'exploitation financière du navire de commerce ». Elle garantit l'assuré contre les pertes financières consécutives à un dommage physique au navire, à la double condition que le dommage résulte d'accident ou de fortune de mer couverts par le package, survenant pendant la période d'assurance.

#### b) Clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance sur facultés

S'agissant de l'assurance sur facultés, le souscripteur de la police peut en plus des risques de guerres et assimilés étendre la protection accordée par la police d'assurance par l'ajout moyennant surprime d'autre clauses additionnelles.

La clause concernant les « facultés transportées sous température dirigée » n'offre qu'une garantie limitée aux dommages ayant pour cause un événement listé dans la clause « événements majeurs n°1 ».

La clause « facultés congelées ou surgelées » garantit l'assuré contre les dommages prenant source dans les variations de la température.

Une clause « animaux vivants » permet de racheter l'exclusion et de garantir l'assuré contre leur mort, leur vol, ou encore le jet à la mer, la chute à la mer et l'enlèvement par mer de ces animaux.

Deux clauses permettent d'assurer les marchandises transportées en vrac. La première est dite « limitée » en ce qu'elle ne couvre l'assuré du dommage aux marchandises que s'il a pour cause un événement listé dans la clause « événements majeurs n°1 ». La seconde est dite « étendue », l'assureur accepte de garantir la marchandise en vrac contre les dommages ou pertes résultant d'un fait accidentel. La charge de la preuve pèse sur l'assuré qui doit prouver ce fait.

L'assuré peut également garantir les emballages de la marchandise qui sont exclus de la garantie ordinaire par la clause « emballage limitée ». Le risque est couvert que s'il trouve son origine dans un événement de la clause « événements majeurs n°1 ».

Pour finir, les frais consécutifs à un retraitement ordonné par une autorité compétente peuvent être eux aussi garantis moyennant surprime, s'agissant par exemple de conteneurs dérivant sur la mer, ou coulés au fonds.

### c) le risque de cybercriminalité

Dans son rapport de 2015, Allianz Global attirait déjà l'attention sur les risques de cybercriminalité et les possibles mise en application à l'encontre du transport maritime. La prise de contrôle des outils numériques permettrait par exemple aux hackers de piloter des passerelles de chargement pour faciliter la contrebande, ou bien même de diriger un port, un navire afin de paralyser le trafic.

Si on prend le port de Shanghai qui est le port ayant le record de conteneurs qui transite chaque année (42,01 millions d'EVP en 2018 soit plus de 115 000 par jour), la paralysie totale de ce port pourrait avoir de lourdes répercussions pour les assureurs. Sans même parler des applications terroristes, qui pourraient pousser ces derniers à couler un navire de croisière, ou prendre le contrôle de plateformes pétrolières dans le but de créer un sinistre écologique.

Le risque de cybercriminalité est un risque que les assureurs ne sont pas prêts à assurer. Ce risque fait systématiquement l'objet d'une exclusion et ce qu'il s'agisse des polices d'assurance corps ou sur facultés. C'est ce qu'il ressort de la clause CL 380 des assurances britanniques.

Le package corps reprends mot pour mot la clause CL 380 qui dispose que les pertes, dommages ou frais ayant pour cause l'utilisation d'un ordinateur, d'un équipement informatique ou tout

autre logiciel dans un but malveillant ne sont pas couverts.

Un tempérament est prévu lorsque l'assuré a souscrit une convention spécifique pour risque de guerre. Dans ce cas les préjudices résultant de l'utilisation d'un ordinateur et autre dispositif électronique installé dans le système de lancement, de guidage, ou encore dans le mécanisme de mise à feu de toute arme ou de tout missile seront pris en garantie. Ce qui semble totalement logique, car l'électronique est présente dans toutes les armes récentes et peu importe que celle-ci utilise le guidage thermique, par GPS, ou encore par marquage laser.

De plus aucune clause additionnelle n'est prévue au sein des polices types pour permettre à l'assuré de racheter ce risque. Bien qu'il n'existe pas de clause type, cela n'empêche pas l'assuré de négocier directement avec l'agent d'assurance ou l'apériteur la couverture d'un tel risque. Ce risque demeure encore sous-estimé et il ne semble pas y avoir beaucoup d'intervenants du transport maritime qui soient aujourd'hui assurés contre la cybercriminalité.

Le risque « cyber » n'est pas le seul qui peut avoir de lourdes conséquences, le risque de pollution est d'une grande importance. Plus ancien et mieux compris au fil du temps, il fait l'objet d'une réglementation qui dépasse le cadre de l'assurance.

## II- Les fonds d'indemnisation en matière de dommage à l'environnement par pollution aux hydrocarbures

La pollution aux hydrocarbures est un risque dont la réalisation a de lourdes conséquences environnementales, mais également humaines, et aussi réputationnelles sur l'état victime du sinistre.

Deux mécanismes permettent l'indemnisation des victimes de pollution, le premier se trouve être celui de l'engagement de la responsabilité du propriétaire de navire (A) ; le second celui de la mise en place de fonds d'indemnisation internationaux (b).

### A- La responsabilité du propriétaire de navire pour dommage par pollution

A. Les grandes catastrophes pétrolières ne sont pas rares, les images désastreuses et l'ampleur des dégâts marquent les esprits. La prise de conscience commence avec le sinistre du Torrey Canyon en 1967, considéré comme ayant engendré la première marée noire du XX. siècle. Suite à cette catastrophe, sept des plus gros armateurs pétroliers ont pris conscience des conséquences de l'engagement de leur responsabilité en matière de pollution et ont signé un accord le 7 janvier 1969, le plan TAVALOP. Ce système volontaire d'indemnisation des dommages de pollution a vite pris de l'ampleur, car dès le 6 octobre 1969, date d'entrée en vigueur du plan, la moitié des armateurs pétroliers

avaient signé l'accord.

L'accord avait pour but de créer un régime d'indemnisation pour dommage de pollution à l'échelle internationale. Le plan TAVALOP était une transition dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le plan prévoyait la constitution d'un fonds d'indemnisation, chacun des membres du plan s'engageait en cas de dommage à indemniser les états victimes à hauteur de 100 dollars par unités de jauge du navire sinistré avec un plafond de 10 millions de dollars. Mais l'entrée en vigueur de la convention de 1969 n'a pas mis fin au plan TAVALOP, qui est resté en vigueur pour l'indemnisation des sinistres qui n'entraient pas dans le champ d'application de ladite Convention. Le fonds d'indemnisation du plan TAVALOP, étant insuffisant il été complété par un second accord, le plan CRISTAL.

Le plan CRISTAL a été signé par des sociétés pétrolières recevant plus de 50% du volume mondial de pétrole brut.

Les contributions susceptibles d'être demandées aux armateurs de pétroliers dans le cadre du plan TAVALOP ont été étendues en 1993, le choix de l'unité de compte a été celui du DTS à la place du dollar, portant le plafond à 59,7 millions de DTS (soit 72,88 millions d'euros en mai 2019).

En parallèle, la convention de 1969 est applicable au dommage par pollution « causé par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbure » et ce peu importe le pavillon du navire.

La convention prévoit que l'indemnisation sera versée « au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération » et sera limitée « au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ».

On voit dès lors que la convention exclut deux dommages. Celui du manque à gagner de l'état qui subit la pollution par hydrocarbure, on peut notamment penser à la perte de réputation de l'état et des impacts que le sinistre peut avoir sur le tourisme. L'autre se trouve être le préjudice purement environnemental, on retrouve l'exclusion de la prise en charge du risque objectif, car seuls seront indemnisés les coûts de remise en état.

Le principe est simple, la convention instaure un principe de canalisation de la responsabilité sur la tête du propriétaire du navire cela même en cas d'affrètement coque-nue. Le propriétaire du navire est responsable de plein droit des conséquences de la pollution dès lors que son navire est la cause de la pollution.

Dans la convention de 1969, le principe de canalisation n'était pas exclusif pour la victime d'une action sur le terrain du droit commun contre l'affréteur ou l'armateur, ainsi la faute ou le fait des choses pouvait servir de fondement à une action en responsabilité.

Le protocole de 1992 qui complète les conventions de 1969 et 1971 portant création du FIPOL, renforce le principe de canalisation et refuse à la victime une action en responsabilité contre « les membres de l'équipage, le pilote, ou toute autre personne qui sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ». Affréteur et armateur non propriétaires sont donc à l'abri d'une action en responsabilité pour dommage par pollution aux hydrocarbures.

Cette responsabilité de plein droit du propriétaire de navire, est objective donc sans faute, mais elle n'est pas absolue. La faute intentionnelle ou inexcusable de l'affréteur, de l'armateur ou encore du pilote ou du capitaine est susceptible de faire tomber leur immunité et de décharger le propriétaire de sa responsabilité sur le fondement de la convention de 1969.

Le propriétaire peut également s'exonérer totalement de sa responsabilité en prouvant un cas de force majeure entendu strictement comme tout fait de guerre civile ou étrangère ou encore tout « phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible ».

Il peut encore s'exonérer totalement ou partiellement en prouvant la faute de la victime, la convention prévoit que la négligence d'un « état ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation » décharge le propriétaire du navire de sa responsabilité.

La responsabilité du propriétaire est objective, mais en contrepartie elle est limitée. Limitée en 1969 à un plafond de 210 millions de francs-or, le protocole de 1976 change l'unité du Franc-or pour le DTS. Par la suite et en lien avec l'augmentation de la taille des pétroliers, les limites de responsabilité ont augmenté. La limite de responsabilité est passée lors de l'entrée en vigueur du protocole de 1992 à un plafond maximal de 59,7 millions de DTS. La dernière augmentation date de 2001 et fixe le plafond à 89,77 millions de DTS (soit 109,55 millions d'euros, en mai 2019).

La contrepartie de ces augmentations est que, si avec la convention de 1969 la seule faute simple du propriétaire de navire faisait tomber la limitation dont il bénéficiait, le protocole de 1992 prévoit lui que la limitation ne peut tomber qu'en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de ce dernier.

Le propriétaire du navire pour bénéficier de la limitation offerte par la convention devra pré-constituer un fonds d'indemnisation qui sera le gage de ces créanciers. L'assureur du propriétaire, le plus souvent un P&I club pour ce qui n'est pas à la charge de l'assurance corps, pourra invoquer les limites de responsabilités du propriétaire de navire même si ce dernier ne le fait pas.

Mais la responsabilité des propriétaires de navire n'est pas le seul moyen d'indemniser et de réparer les dommages causés par la pollution aux hydrocarbures, les états ont mis en place des fonds d'indemnisations internationaux.

*B- Les fonds d'indemnisations internationaux, les conventions « FIPOL, STOPIA ... »*

B. Tout comme l'on fait les sociétés pétrolières en 1971 avec le fonds d'indemnisation réunis au sein du plan CRISTAL, les états ont eux-mêmes créé leur propre fonds d'indemnisation. La convention signée le 18 décembre 1971 crée le « fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », plus simplement appelé FIPOL.

Le fonds d'indemnisation du FIPOL est crédité chaque année grâce aux contributions des entreprises pétrolières qui reçoivent plus de 150.000 tonnes/an d'hydrocarbures transportés par voie maritime.

Le champ d'application de la convention s'étend aux dommages par pollution, la définition qui en est donnée est identique à celle de la convention de 1969 sur la responsabilité du propriétaire de navire. Il s'agit de fuite ou de rejet d'hydrocarbures qui cause des altérations de l'environnement.

S'agissant du « manque à gagner » qui découle du sinistre exclu de la convention de 1969, le FIPOL ne l'exclut pas toujours.

Le préjudice économique qui résulte du sinistre peut être indemnisé qu'il s'agisse d'un état victime ou d'un particulier. Il faut se référer au « manuel sur les demandes d'indemnisation » rédigé par les organes du FIPOL. Le critère retenu pour l'indemnisation est celui « du degré de proximité raisonnable entre la contamination et la perte ou le dommage subi ».

Le FIPOL intervient en complément de la convention de 1969 et son protocole de 1992 sur la responsabilité du propriétaire de navire. Ainsi dès que l'indemnisation du sinistre dépasse en montant le plafond de 89,77 millions de DTS (soit 110,47 millions d'euros au 20 mai 2019), les fonds d'indemnisations internationaux prennent le relais.

Lors de sa création en 1971, le fonds du FIPOL atteignait un maximum de 150 millions de francs-or. Le protocole de 1992 portant modification de la convention a choisi le DTS comme unité du fonds, et élevé le plafond à 203 millions de DTS. Puis a de nouveau été modifié par un protocole de 2003 portant cette fois-ci le plafond à 750 millions de DTS par l'ajout d'un fonds d'indemnisation complémentaire.

Par la suite d'autres fonds d'indemnisations ont été mis en place. Les plans TAVALOP et CRISTAL, restés en vigueur pour indemniser les sinistres non pris en charge par le FIPOL, ont été abrogés en 1997. L'élargissement constant du champ d'application du FIPOL a fait qu'ils

ont perdu leur principale utilité.

À l'initiative de l'international group of P&I club, regroupant les 13 plus gros clubs, et sur le modèle de ce qui avait été fait avec le plan TAVALOP. IL a été prévu en accord avec l'OMI que les armateurs pétroliers viendraient en soutien des sociétés pétrolières pour financer le fonds d'indemnisation complémentaire du FIPOL.

Ce sont les accords TOPIA et STOPIA de 2006, qui formalisent l'entente, et qui prévoient que si le fonds complémentaire est appelé à jouer en cas de sinistre, les armateurs contribueront à hauteur de 50% du montant d'indemnisation versé aux victimes.

On peut toutefois s'interroger sur l'utilité d'un tel système, mise à part une juste répartition des charges entre sociétés pétrolières et armateurs pétroliers. En effet, faire intervenir les armateurs pétroliers dans l'indemnisation du dommage par pollution, auquel ils réchappaient depuis la fin du plan TAVALOP est une bonne chose. Mais pourquoi ne pas en avoir profité pour augmenter le plafond d'indemnisation du fonds complémentaire du FIPOL au lieu de simplement soulager les sociétés pétrolières ?

La convention de 2001 sur la pollution par les soutes était également bienvenue. Lorsque l'on sait qu'un gros porte-conteneurs brûle entre 300 et 350 tonnes de fioul par jour, en consomme environ 8000 pour un voyage Asie-Europe et peut en transporter jusqu'à 12 000 tonnes. Le déversement du fioul brut contenu dans les soutes d'un navire peut engendrer de lourdes conséquences. C'est notamment le cas du Grande America qui à sombré dans le Golf de Gascogne et qui contenait 2.200 tonnes de fioul dans ses soutes.

Cette convention institue une responsabilité de plein droit à l'égard du propriétaire du navire, et les cas d'exonération sont sensiblement les mêmes que dans la convention de 1969. Cependant, la convention de 2001 à la différence de celle de 1969, n'est pas exclusive. Elle n'interdit pas aux victimes de rechercher la responsabilité de l'exploitant du navire et donc de l'affréteur ou de l'armateur ou encore du capitaine du navire. Cependant, leur responsabilité ne sera pas recherchée sur le fondement de la convention, mais sur celui du droit commun, pour faute, fait des choses ou encore contravention de grande voirie.

Il s'agit une fois encore d'une responsabilité limitée, la Convention de 2001 renvoyant à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

Une dernière Convention, la convention HNS du 3 mai 1996, non entrée en vigueur à l'heure actuelle faute de ratifications suffisantes, institue, à l'instar de la Convention de celle de 1969 une responsabilité de plein droit sur la tête du propriétaire de navire transportant non pas des hydrocarbures, mais des substances dangereuses et polluantes, listées de manière exhaustive. On peut penser par exemple aux produits chimiques, engrais, au transport de lithium de plus en plus important pour répondre à la demande mondiale.

Le propriétaire pourrait s'exonérer notamment en cas de force majeure, de fait de la victime ou encore en cas d'ignorance du caractère dangereux de la marchandise, dans le cas où le chargeur ne l'aurait pas averti.

Face à l'ampleur des sinistres, qu'ils concernent la coque des navires pour abordages ou heurt, les dommages à l'environnement, les dommages aux marchandises ou aux personnes, les assurances jouent un rôle fondamental dans le secteur maritime. La mutualisation permet de garantir la responsabilité des intervenants, tout comme la constitution de fonds d'indemnisations pour les dommages emportant de lourdes conséquences environnementales. Les assureurs qui seront appelés en garantie à la suite d'un sinistre sont divers et cet appel sera le plus souvent conditionné à l'engagement de la responsabilité de l'assuré.

## Titre 2 : Responsabilité des acteurs et articulation des recours en cas de sinistre

Pèse sur l'armateur et sur le transporteur une responsabilité de nature différente. Il conviendra d'aborder la problématique de l'identification du transporteur contractuel (Section 1), avant d'analyser la responsabilité du transporteur (Section 2), celle de l'armateur (Section 3), pour clore cette section sur le règlement du sinistre incluant les recours des assureurs subrogés (Section 4).

### Section 1 : problématique de l'identification du transporteur

La notion de transporteur maritime se doit d'être expliquée (I), avant de voir qu'en pratique il est parfois difficile d'identifier clairement le transporteur de la marchandise (II)

#### I- Notions de transport maritime

I. Nous verrons la manière dont un acteur du secteur maritime revêt la qualité de transporteur (A) ; avant de dire quelques mots concernant le régime applicable au contrat de transport (B) ; nous finirons par l'étude du connaissance (C).

##### A- La qualité de transporteur maritime

A. L'armateur du navire est celui qui arme le navire, il fournit le matériel nécessaire à la navigation, nomme un capitaine et choisit l'équipage suffisant pour le faire naviguer.

L'armateur n'est pas toujours le seul propriétaire du navire, il peut le détenir en copropriété. Il

peut également sans en être propriétaire, le détenir par un contrat d'affrètement coque nue.

Prenons l'exemple de la compagnie française CMA-CGM, sur un total de 505 navires en 2018, 127 navires lui appartiennent en propriété, les 378 autres navires exploités le sont par le biais de contrats d'affrètement.

Une fois le navire à sa disposition l'armateur a obligation de le maintenir en bon état de navigabilité pour embarquer la marchandise à son bord et mener à bien l'expédition maritime.

Si certains armateurs se chargent à titre personnel de la commercialisation des cales du navire, il est fréquent que la gestion du fret soit déléguée à une entreprise commerciale. Dans ce cas, la gestion du navire est partagée. L'armateur conserve la gestion nautique du navire, c'est lui qui l'entretien, qui administre le personnel de bord, et fait naviguer le navire sous la direction de son capitaine. La compagnie commerciale quant à elle détient la gestion commerciale, autrement dit la vente du fret. C'est elle qui se charge de trouver des chargeurs pour remplir les cales et le pont du navire.

A ce stade, deux transporteurs différents sont identifiables.

Le transporteur de fait sera l'armateur qui a en charge l'acheminement physique de la marchandise d'un port de départ « port of loading » jusqu'au port d'arrivée « port of discharge ». L'armateur ne contracte pas directement avec le chargeur, il ne fait qu'acheminer les marchandises qui lui sont remises par la compagnie commerciale en application des obligations qui régissent leur relation contractuelle d'affrètement dans la charte partie.

Le transporteur contractuel sera la compagnie commerciale qui contracte directement avec les chargeurs et qui prend en apparence la qualité de transporteur. La compagnie peut vendre directement le fret en son nom comme transporteur « as carrier », ou bien faire appel à un intermédiaire, un agent qui signera le contrat de transport au nom et pour le compte de la compagnie « as agent of the carrière ».

Le transporteur contractuel est donc celui qui s'oblige envers un ou plusieurs chargeurs à transporter une quantité de marchandise d'un port de départ à un port d'arrivée. Il utilisera son propre moyen de transport s'il revêt également la qualité d'armateur du navire, ou bien le navire dont lui a été délégué la gestion commerciale dans le cadre du contrat d'affrètement passé avec l'armateur.

Le transporteur contractuel est donc celui qui va conclure des contrats de transport maritime, contrats qui se matérialisent le plus souvent sous la forme d'un connaissement.

#### *B- Régime applicable au contrat de transport maritime*

B. Le contrat de transport maritime dans sa forme la plus fréquente se fait par le biais d'un connaissance.

La qualification de ce contrat a été longtemps débattue en doctrine, sur le point de savoir s'il s'agissait d'un contrat réel, la remise de la marchandise au transporteur serait la condition de sa validité; ou bien d'un contrat consensuel.

La qualification aujourd'hui est arrêté, comme l'a démontré le Doyen Riper, il s'agit d'un contrat consensuel. En effet, le contrat de transport fait naître entre les parties des obligations et ce, avant la remise effective des marchandises au transporteur.

Le transporteur doit, dès la conclusion du contrat avec le chargeur réserver une capacité de transport, une place à bord de son navire pour une date fixée et un trajet donné. Le chargeur doit lui acheminer la marchandise au jour et à l'heure convenus pour le chargement de la marchandise dans le navire.

Si pour les besoins de la pratique, une grande liberté contractuelle règne au sein des contrats d'affrètements, ce n'est pas le cas pour le contrat de transport.

Cela est certainement dû au fait que même si le contrat de transport est conclu entre professionnels, le chargeur surtout s'il ne passe pas par l'intermédiaire d'un commissionnaire de transport, est souvent d'un poids économiquement plus faible que le transporteur.

Les textes applicables en la matière se sont succédés. En premier lieu d'un point de vue français, on pense à l'ordonnance de la Marine de Colbert d'août 1681, ainsi qu'aux dispositions de l'ancien Code de commerce de 1807.

Ces textes anciens et peu adaptés au transport maritime du XX<sup>e</sup>- siècle, ont cédé leur place à des réglementations d'abord nationales puis internationales.

L'un des textes fondateurs du contrat de transport maritime que l'on connaît, a été voté par le congrès des États-Unis d'Amérique le 13 février 1893 sous la dénomination « Harter Act ». Il s'agit du premier texte spécialement applicable au contrat de transport qui le distingue de l'affrètement.

S'en est suivie une réflexion à l'échelle internationale sur le contrat de transport, dont l'aboutissement s'est soldé par les règles de La Haye de 1921. Issues de discussions entre l'International Law Association et le Comité maritime international (CMI), ces règles non contraignantes ont reçu un accueil très favorable de la part des pays d'armateurs.

La concrétisation de la réglementation du contrat de transport s'est faite par la reprise des règles de La Haye au sein de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 « pour l'unification de

certaines règles en matières de connaissance » ratifiée par 107 états dans sa version initiale, elle régit aujourd'hui 99% des contrats de transports internationaux.

La convention a fait l'objet de l'adjonction de deux protocoles. Le premier du 23 février 1968, comporte les règles de Visby, la modification adapte la convention au phénomène émergent de conteneurisation. Repris de la pratique, il est prévu la possibilité de rendre applicable la convention par l'insertion d'une clause « Paramount » au connaissance, lorsque le transport ne se fait pas au départ du port d'un état contractant ou que le connaissance n'a pas été émis dans un état contractant.

Le second protocole est celui du 21 décembre 1979, permet le changement de l'unité monétaire, ce protocole met fin à l'utilisation du Franc-or au bénéfice du droit au tirage spécial (DTS), déjà utilisé dans la convention de 1976 sur la responsabilité en matière de créances maritimes.

### *C- Le connaissance*

C. Le contrat de transport est un contrat tripartite. Conclu entre le chargeur et le transporteur, qui permet également au destinataire d'agir en responsabilité contractuelle contre le transporteur.

La doctrine du XIX<sup>e</sup> siècle à tout naturellement pensé à la stipulation pour autrui permettant l'intervention du destinataire dans le contrat, le chargeur concluant le transport pour son compte, mais également au bénéfice du destinataire.

Mais le mécanisme de la stipulation pour autrui n'a pas séduit l'ensemble du courant majoritaire en doctrine, pas plus que le Doyen Rodière. En effet, pour la doctrine le connaissance est un contrat tripartite par essence. Ce contrat intéresse autant le vendeur/chargeur que l'acquéreur/destinataire de la marchandise objet d'une vente internationale.

À la différence d'une simple lettre de voiture en matière de transport ferroviaire dont l'absence ne remet en cause ni le contrat, ni l'applicabilité de la convention RU-sim, le connaissance n'a pas qu'une fonction probatoire, il revêt trois fonctions.

La fonction historique du connaissance est qu'il représente un reçu de la marchandise émis par le transporteur. Souvent rédigé par le chargeur dans la pratique, il est signé par le transporteur et remis au chargeur comme preuve du dépôt de la marchandise.

Par principe le connaissance n'est signé par le transporteur qu'une fois achevées les phases de manutentions, et la marchandise arrimé dans le navire. Il arrive que le connaissance soit émis par le transporteur avant que les marchandises soient à bord du navire, il prend alors le nom de « connaissance reçu pour embarcation ».

Le connaissement représente le point de départ de l'obligation de résultat du transporteur, il est gardien de la marchandise pour l'expédition maritime et doit la livrer à bon port. Le connaissement est un élément de perfection du contrat de transport, car nous l'avons vu, le contrat de transport n'est pas un contrat réel.

La seconde fonction du connaissement est probatoire, il fait preuve du contrat de transport et contient par principe l'ensemble des obligations de chacune des parties au contrat.

C'est ici que le connaissement se distingue le plus des contrats d'affrètement matérialisés dans les chartes parties. La charte partie n'est pas soumise aux dispositions impératives de la Convention de Bruxelles de 1924 et de ces protocoles additionnels. Alors que le connaissement stipule les obligations des parties et notamment du transporteur dans les limites de la Convention de 1924.

Pour sa validité le connaissement doit impérativement contenir un certain nombre d'informations. On y retrouve, le nom du transporteur et du navire, nom du destinataire et la personne à notifier à l'arrivée du navire, le nom du chargeur, les ports de départ et d'arrivée, la description de la marchandise en poids, volume et parfois valeur, la valeur du fret payé ou dû à l'arrivée, et pour finir, la date, le lieu de conclusion ainsi que la signature du transporteur.

Pour finir le connaissement est un titre négociable. C'est ce qui fait toute son originalité, au-delà de la marchandise, il représente les droits qui y sont attachés. Il peut être « nominatif, » « à ordre », ou bien « au porteur », ce qui fait qu'à la manière d'un effet de commerce, il est amené à circuler entre différents endossataires.

La fonction négociable du connaissement est très pratique en ce qu'elle permet de vendre la marchandise en cours de transport et de transmettre par voie postale ou numérique à l'acquéreur le connaissement. C'est aussi ce qui explique la force probante du connaissement. Le destinataire porteur du connaissement qui n'a pu assister au chargement de la marchandise, doit pouvoir se fier aux énonciations inscrites dessus. Le destinataire est en droit d'exiger une livraison conforme aux stipulations du connaissement, le transporteur est, du fait de sa responsabilité de plein droit, le premier responsable en cas de marchandises manquantes au port de destination.

S'il est très facile d'identifier le transporteur lorsque ce dernier signe le connaissement, cela n'est pas toujours aussi simple, beaucoup de transporteurs contractuels tentent de ne pas apparaître sur le connaissement et de décharger leurs responsabilités sur le transporteur de fait.

II- Les difficultés d'identification du transporteur en cas d'affrètement et de sous-affrètement

II. Les différents contrats d'affrètement se déclinent en trois grandes catégories, mais

l'inventivité des praticiens a fait que de nouveaux contrats à mi-chemin entre affrètement et transport ont vu le jour (A), l'identification du transporteur étant parfois compliquée, l'émergence de ce nouveaux contrats d'affrètement ne facilite en rien les choses (B).

#### A- Les différents contrats d'affrètement

A. Le contrat d'affrètement est conclu entre professionnels, il se décline traditionnellement en trois formes différentes permettant de répondre aux besoins du secteur du transport maritime (a), cela n'a pas empêché la pratique de créer de nouvelles formes de contrat d'affrètement (b).

##### a) Les contrats d'affrètements « classiques »

b) Le professeur Philippe emploie à ce titre, les termes de « bloc contractuel » lorsqu'il se réfère à la multitude de contrat d'affrètement et de transport qui entoure un navire.

Il faut partir du propriétaire du navire et faire un état des lieux de la cascade de contrats qui peuvent être conclu avant de mener à bien l'expédition maritime. Le propriétaire d'un navire, souvent un *pool bancaire*, un fonds de pension ou tout autre entité ayant les capacités financières suffisantes pour financer les coûts de construction d'un navire prend livraison du navire commandé.

Le propriétaire ne souhaitant pas assumer à la fois les frais de construction et d'exploitation, un premier contrat d'affrètement « coque nue » est conclu entre le propriétaire et un armateur. Ce contrat est régi par la loi du 18 juin 1966 débute par la mise à disposition par le fréteur d'un navire sans armement ou avec un armement incomplet à l'affréteur contre le paiement d'un loyer, pour une durée relativement longue, souvent celle nécessaire à l'amortissement du navire. L'affréteur reçoit le navire ainsi que les droits attachés à la gestion nautique et commerciale du navire.

La seule véritable obligation qui incombe au fréteur est de fournir un navire en bon état de navigabilité, il répond des vices cachés qui se révèlent postérieurement à l'affrètement du navire. Aussi, le fréteur du navire, ne répond pas des contrats que l'affréteur conclus par la suite. Ou encore des dommages causés aux tiers, car il s'est dessaisi de la chose et ne remplit plus les critères de la garde posé par l'arrêt Franck au sens de l'article 1384 al 1- du Code civil (art 1242 nouveau) .

L'affréteur lui doit s'acquitter du paiement du fret, maintenir le navire en bon état de navigabilité et l'utiliser selon les conditions prévues à la charte ; d'autant plus qu'il répond à l'arrivé du terme du contrat de toute dépréciation excédant la simple usure normale du navire.

Par la suite, l'affréteur/armateur ne souhaitant pas s'occuper de la gestion commerciale du navire va conclure un second contrat d'affrètement « à temps » cette fois-ci avec une compagnie commerciale. L'armateur devient ainsi affréteur/fréteur et se dessaisit de la gestion commerciale du navire, et donc de la vente du fret moyennant le paiement d'une redevance.

L'armateur/fréteur conserve la gestion nautique de son navire, mais le capitaine répondra pour l'aspect commercial des ordres de l'affréteur à temps, ainsi le navire naviguera au grès des destinations imposées par la compagnie commerciale et ce, dans le respect de la charte initiale (coque nue).

Le fréteur a l'obligation de remettre un navire à l'affréteur pendant le temps prévu à la charte. Ce navire doit être maintenu en bon état de navigabilité. Cela signifie qu'outre l'entretien du navire, il doit aussi assurer la présence du personnel naviguant, fournir un capitaine et maintenir les équipements de navigation en bon état de fonctionnement. À ce titre, il s'acquitte de tous les frais relatifs à l'exploitation technique du navire, et notamment du paiement des primes d'assurance corps et des cotisations à son club pour l'assurance responsabilité.

Un débat s'est dressé autour du paiement des primes d'assurances spécifiques, guerre et perte d'exploitation ou bien encore des surprimes engendrées par la souscription à des clauses additionnelles de navigation dans les zones polaires.

Si respectivement, le coût de l'assurance de ces risques supplémentaires n'était pas très élevé il y a une trentaine d'années, ce n'est plus le cas. Traditionnellement inclus dans les frais de gestion technique du navire qui incombent à l'armateur, progressivement les chartes type ont mis ces frais à la charge de l'affréteur. Cela se comprend, car le fréteur n'a que peu d'intérêt à faire naviguer son navire dans des zones à fort risque de piraterie, seul l'affréteur y trouve un intérêt pour satisfaire la demande des chargeurs et destinataires situés dans ces zones.

L'affréteur lui doit payer le fret, qui peut s'analyser comme la contrepartie financière de la jouissance de la gestion commerciale du navire.

Il doit ensuite s'acquitter de frais en lien avec la gestion commerciale, c'est lui qui assure les ravitaillements en carburant et en lubrifiant du navire et respecter les normes internationales en matière de carburant notamment le long des côtes de l'Union européenne. Il doit respecter les dispositions de la charte en ce qui concerne les marchandises qu'il peut accepter ou refuser de charger, mais également les limites géographiques de navigations qui y sont fixées.

L'affréteur à temps va ensuite conclure d'autres contrats en cascades, et notamment des contrats d'affrètement au voyage, d'affrètement d'espace ou encore des contrats de transports afin de remplir au plus le navire.

b) Les contrats d'affrètements « modernes »

- c) Les évolutions du secteur maritime et l'imagination des praticiens a pour effet comme le souligne exactement le professeur Philippe Delebecque qu'il est « *inexact de dire que le droit français ne connaît que trois types d'affrètements* ».

L'affrètement d'espace et ses déclinaisons en sont un premier exemple. Il ne s'agit plus de mettre un moyen de transport à disposition de l'affréteur, mais bien d'une capacité de transport sur une durée déterminée.

Du fait de la forte concurrence dans le secteur des lignes régulières du transport maritime et des restructurations qui ont eu lieu, les accords et alliances entre les acteurs sont nécessaires pour rester compétitif.

De véritables partenariats se sont construits autour de nouvelles formes de contrats d'affrètements.

La classification proposée pour ces nouveaux contrats d'affrètement par M. Serge Azébazé lors de la journée Ripert se trouve être celle entre contrats d'affrètement « fermés » et contrats d'affrètement « ouverts » .

La catégorie d'affrètement « fermé » concerne uniquement les contrats conclus entre les opérateurs de lignes régulières, instaurant de véritable partenariat. Il cite à titre d'exemple Le vessel sharing agreement, le slot charter agreement, le swap agreement, et encore le tonnage pool agreement.

Le Professeur Philippe Delebecque explique les alliances par le fait que « *deux ou plusieurs compagnies maritimes vont ainsi mettre en commun leurs ressources pour exploiter telle ou telle ligne maritime ou un ensemble de lignes maritimes dans les meilleures conditions économiques possibles* » Il poursuit en décrivant successivement les contrats de Vessel Sharing agreement (VSA) et de Slot charter agreement (SCA).

Le premier est un accord global, proche d'une Joint-Venture, il s'agit d'une véritable collaboration entre entreprises concurrentes qui exploite une même ligne régulière. Ainsi chacun fait l'apport d'un ou plusieurs navires et permet aux autres de charger la marchandise de leurs clients sur n'importe lequel des navires faisant partie de l'accord.

Ainsi le chargeur qui contracte avec une compagnie commerciale A émettrice du connaissement, verra sa marchandise transportée sur le navire de la compagnie B ou C, en fonction de la date de départ la plus proche de l'un de ces deux navires.

Le contrat de slot charter agreement ne change pas grand-chose pour le chargeur qui verra sa marchandise également transportée sur le navire d'un concurrent du transporteur avec lequel il a contracté.

En revanche, l'alliance dans le SCA, est bien moins étendue que dans le VSA, il ne s'agit plus de faire l'apport en industrie de navire au sein d'une société de fait, mais uniquement d'affréter pour le compte de la compagnie concurrente un certain « slot », c'est à dire des capacités de transport, d'espace, et ce de manière régulière.

On peut conclure que ces contrats d'affrètement « fermés » permettent des échanges croisés d'espaces, de volumes ou de tonnages entre deux ou plusieurs transporteurs maritimes, peu importe qu'ils soient propriétaires, armateurs, affréteurs à temps des navires du moment qu'ils agissent en tant que transporteurs.

Les contrats d'affrètements « ouverts » ne sont pas strictement réservés aux compagnies maritimes ou compagnies commerciales, ils sont ouverts à tous opérateurs. Il ne s'agit plus d'échanges croisés d'espaces, mais d'affrètement d'espace unilatéral entre l'exploitant commercial du navire envers une entité ayant besoin de capacité de transport disponible de manière régulière. Ainsi, cette entité pourrait par exemple être un gros commissionnaire de transport qui regroupe fréquemment des marchandises dans un même port. Les NVOCC, qui prennent la qualité de transporteur et émettent des connaissements en leur nom sans disposer de navire ni en propriété, ni en affrètement, sont intéressés par ces nouveaux contrats d'affrètement.

Les nouveaux contrats d'affrètements « ouverts » ou « fermés » apportent un service de qualité aux chargeurs concernant la fréquence des départs de navire des ports de chargement. En revanche, ces mêmes chargeurs n'ont pas toujours conscience, ni connaissance de l'ensemble des strates de contrats qui se superposent au connaissement. Ces contrats d'affrètement rendent l'identification du transporteur ainsi l'établissement de sa responsabilité compliqués, d'autant plus que certaines clauses insérées au connaissement induisent en erreur, lorsqu'elles se réfèrent aux chartes parties, ou encore lorsque le nom de son émetteur n'y figure pas.

#### *B- Les problématiques entourant l'identification du transporteur et son assureur*

B. Compte tenu des différentes strates de contrats, l'identification du transporteur n'est pas toujours une chose aisée pour l'ayant droit à la marchandise. Le connaissement qui matérialise le contrat transport revêt à l'égard du destinataire une grande force probante en France, mais également en Angleterre ou encore aux États-Unis. C'est donc sur lui qu'il faut se reposer dans un premier temps pour tenter d'identifier le transporteur.

Ce qu'il est important de vérifier est l'en-tête du connaissement. Dans bien des cas, la gestion

commerciale du navire est transférée à un affréteur à temps, le plus souvent c'est lui qui émettra le connaissement et qui prendra donc la qualité de transporteur contractuel. C'est sa responsabilité qui sera recherchée en priorité par les destinataires.

Plus rarement, le fréteur à temps qui est soit le propriétaire soit l'armateur du navire, émettra le connaissement en son nom. Bien qu'il ait délégué la gestion commerciale de son navire à l'affréteur et même si le capitaine du navire signe le connaissement alors qu'il répond des ordres de l'affréteur dans le cadre de la gestion commerciale, c'est le titre qui fait foi. Le fréteur sera à la fois, transporteur contractuel, car émetteur du connaissement et transporteur de fait.

Pendant un temps, et valide au regard de la jurisprudence anglaise, la clause « identity of carrier » s'est développé dans les contrats de transports. L'affréteur émettait le connaissement en son nom personnel, mais se déchargeait de toute responsabilité au détriment du fréteur par ladite clause. Qu'il s'agisse de la jurisprudence française, anglaise ou américaine, la clause « identity of carrier » n'est plus reconnue comme valide.

Ainsi du fait de l'effet relatif des contrats et de la nullité de la clause « identity of carrier », aucune action contractuelle contre le fréteur ne peut prospérer dans le cas où le connaissement est émis au nom de l'affréteur.

Les choses se compliquent dans le cas du connaissement émis sans en-tête. Les strates de contrats d'affrètement et de sous-affrètement n'arrangent pas la situation du destinataire.

Il est également fréquent que le connaissement sans mentionner le nom de l'affréteur comporte en plus une clause « to be used with a charter party ». Le chargeur est de ce fait dans l'impossibilité d'identifier le transporteur avec lequel il a contracté. Il n'a pas plus accès à la charte partie mentionnée au connaissement et par conséquent il ne sait pas contre qui diriger son recours pour le dommage subi.

La Cour de cassation par sa jurisprudence Vomar du 21 juillet 1987 se fait défenderesse de la cause perdue des destinataires de marchandises dont le connaissement ne permet pas d'identifier le transporteur. Il a été jugé que lorsque « le connaissement ne mentionnait ni le nom de l'armateur ni celui de l'affréteur et que la charte partie à laquelle il se référait n'y était ni reproduite ni annexée » le chargeur pouvait valablement diriger son action en responsabilité contractuelle à l'encontre du propriétaire du navire.

M. Serge Azébazé prend l'exemple du chargeur dont la marchandise est endommagée qui souhaite diriger son action contre le transporteur réel, apporteur d'espace au contrat de Vessel Sharing Agreement. Ce dernier lui opposera sans nul doute, la charte partie plus protectrice de ses intérêts, qu'il a signé avec le transporteur contractuel émetteur du connaissement.

Il faudra si possible identifier le transporteur contractuel grâce au connaissement ou à la charte

partie si celle-ci est reproduite ou accessible. Dans le cas contraire, il est possible de rechercher la responsabilité du propriétaire du navire selon la jurisprudence Vomar.

Ce qui aboutira dans les deux cas, qu'il s'agisse du propriétaire du navire ou du transporteur contractuel, à la désignation d'un responsable qui n'est pas l'auteur direct du dommage dans le cadre d'un contrat de VSA ou de SCA.

Avant d'entrer plus en détail dans l'étude des différents recours contre le ou les responsables du sinistre, il est opportun d'étudier les grands principes qui régissent la responsabilité de l'armateur et celles qui régissent la responsabilité du transporteur.

## Section 2 : Responsabilité et limite de responsabilité de l'armateur

Pèse sur l'armateur d'un navire une multitude d'obligations, certaines de nature contractuelle d'autre de nature civile. Le non-respect de ces obligations par l'armateur engage sa responsabilité (I) ; toutefois, la responsabilité qui pèse sur lui comporte des limites (II).

### I- La responsabilité de l'armateur

I. L'armateur conclu de multiples contrats, sa responsabilité peut être recherchée en priorité sur le terrain contractuel, mais également sur le terrain délictuel (A) ; de plus, le régime de responsabilité en matière d'abordage est dérogatoire du droit commun (B).

#### A- La responsabilité générale de l'armateur

##### a) La responsabilité de l'armateur

A. La responsabilité de l'armateur provient de sources variées. L'armateur est amené à conclure de multiples contrats. Selon les cas l'armateur est susceptible de revêtir plusieurs qualités, il peut être le propriétaire du navire, être affréteur coque nue, mais encore agir en tant que transporteur.

Il va donc conclure des contrats de différentes natures et notamment des contrats d'affrètements coque nue et à temps, des contrats nécessaires l'exploitation nautique du navire, y compris les contrats de travail du personnel navigant.

Sa responsabilité sera donc recherchée en priorité sur le terrain contractuel dans les limites définies par les clauses, en tant que responsable de la bonne exécution des contrats par lui signés. L'armateur est également responsable sur le terrain délictuel des fautes personnelles qu'ils pourraient commettre à l'égard des tiers.

Nous allons dresser brièvement un tableau des différents cas pouvant engager la responsabilité

de l'armateur.

Outre la responsabilité concernant la bonne exécution des contrats qu'il a conclus, pèse sur lui une responsabilité sociale pour les fautes qu'il pourrait commettre et qui causeraient préjudices à ses salariés, préposés ou plus largement « des gens de mer travaillant à bord ».

Sa responsabilité peut être recherchée sur le terrain délictuel pour toutes les fautes personnelles qu'il est susceptible de commettre. Notamment au regard de son obligation légale de maintenir le navire en bon état de navigabilité. L'innavigabilité s'entend de manière large incluant la structure du navire, le non-respect des règles nationales ou internationales concernant la qualification du capitaine, des marins, des documents administratifs du navire, etc.

En tant que commettant, l'armateur est responsable des fautes de ses préposés « dans les conditions du droit commun ». Trouve ainsi à s'appliquer le régime de responsabilité générale du Code civil applicable au commettant du fait de ses préposés.

Depuis l'arrêt Costedoat du 25 février 2000, le préposé, bien que responsable de sa faute, bénéficie d'une immunité lorsque la faute est commise sans excéder les limites de la mission qui lui a été confiée. Le commettant et par conséquent l'armateur assument à l'égard des tiers cette responsabilité, tant que le préposé n'excède pas les limites de sa mission. Il sera déchargé de cette responsabilité en cas de faute intentionnelle ou pénale de son préposé.

L'armateur est aussi responsable de manière objective (sans faute) en tant que gardien du navire sur le fondement du fait des choses que l'on a sous sa garde. Malgré de vives contestations, l'application de ce principe à l'armateur a été confirmée par l'arrêt Lamorcière de la Cour de cassation. Bien entendu, l'action d'un contractant sur le fondement du fait des choses sera exclue en raison du principe de non-option des responsabilités. L'action sur ce fondement sera également exclue en cas de heurt entre deux navires, car on entre sur le terrain du régime de responsabilité spécifique à l'abordage.

La responsabilité du fait des choses trouvera à s'appliquer dans plusieurs hypothèses, à titre d'exemple, lors d'un heurt contre un objet fixe, de blessures corporelles faites à un tiers sur le quai ou à bord du navire. La responsabilité du fait des choses et celle du commettant du fait de ses préposés, invite à s'interroger sur le statut du capitaine du navire et l'étendue de sa responsabilité.

#### b) La responsabilité du capitaine

c) On peut en premier lieu s'interroger sur le point de savoir si les fautes du capitaine commises dans l'exercice de sa mission engagent la responsabilité de l'armateur. Mais également, qui du capitaine ou de l'armateur détient sur le navire les pouvoirs d'usage, de contrôle et de direction ; critères posés par l'arrêt Franck permettant l'identification

du gardien de la chose.

Le capitaine est choisi par l'armateur pour diriger le navire, sa mission est très étendue et il bénéficie d'une grande indépendance. Selon le principe posé par l'arrêt Costedoat, l'armateur est responsable des fautes du capitaine, car il est l'un de ses préposés.

Si c'est la solution actuellement retenue en jurisprudence, la grande indépendance dans sa mission dont dispose le capitaine, à l'instar du médecin a laissé plané le doute. En effet, la Cour de cassation avant d'effectuer un revirement de jurisprudence en 2005, considérait que le médecin indépendant dans son art ne pouvait prétendre à la protection de l'immunité posé par l'arrêt Costedoat.

Cependant, la responsabilité du fait des choses est objective, sans faute, il aurait alors été possible au capitaine qui détient les trois pouvoirs sur la chose, d'être responsable en tant que gardien du navire. Une telle solution n'est heureusement pas possible, la Cour de cassation affirmait déjà en 1929 que les qualités de préposés étaient incompatibles avec celle de gardien.

L'armateur est donc responsable des fautes de son capitaine si ce dernier n'excède pas les limites de sa mission, et des faits du navire en tant que gardien.

Rapport-gratuit.com   
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MEMOIRE

#### c) la responsabilité de l'armateur face à l'état

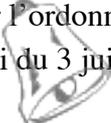
d) En plus du fait des choses, l'armateur est également soumis à une seconde responsabilité objective pour ce qui est des dommages causés au domaine public. Cette responsabilité relève du régime des contraventions de grande voirie et du ressort des tribunaux administratifs. Responsabilité qui sera recherchée en cas de dommage causé à un ouvrage public, mais également pour la contamination par pollution des eaux du port.

L'armateur reste pénalement responsable des multiples infractions qu'il pourrait commettre, mais également des infractions spécifiques à la pollution dont il en résulte des préjudices écologiques. C'est le cas notamment, lorsque qu'il procède à un déballastage manière illégale, ou encore à des rejets illicites en mer.

Cependant il n'est pas responsable des pollutions par hydrocarbures, puisque comme nous l'avons vu, les conventions internationales désignent le propriétaire du navire. L'armateur est également soumis à une responsabilité qui répond d'un régime spécifique en cas d'abordage.

#### B- La responsabilité spécifique pour abordage de l'armateur

B. L'abordage se définit historiquement comme la collision entre deux navires, le régime de responsabilité qui en découle est spécifique. Anciennement régi par l'ordonnance de la marine, il se trouve aujourd'hui dans la Convention de 1910 et la loi du 3 juillet 1967.

LE NUMERO 1 MONDIAL DU MEMOIRE 

Sans être aussi étendus que la définition qui en est donnée dans l'assurance corps, les critères définissant l'abordage se sont élargis, d'autant plus « qu'est assimilé au navire ou au bateau tout engin flottant non amarré à un poste fixe ». Les planches à voile, kitesurfs, ou encore canoës sont donc soumis au régime de responsabilité spécifique de l'abordage.

Les seuls dommages ignorés du régime de l'abordage sont les heurts contre des structures et installations fixes, à la différence de l'assurance corps qui les inclus dans sa définition de l'abordage pour les garantir.

La responsabilité de l'armateur pour abordage est basée sur la faute. C'est sur la victime que la Convention de 1910 et la loi de 1967 font peser la charge de la preuve de la faute. La convention prend même le soin de préciser « qu'il n'y a pas de présomption légale de faute quant à la responsabilité de l'abordage ».

Étant un régime de responsabilité délictuelle très proche de l'ancien article 1382 du Code civil (1240 nouveau), la victime doit donc apporter la preuve du dommage, de la faute et du lien de causalité.

La faute peut prendre bien des formes en matière d'abordage. D'abord, la faute personnelle de l'armateur, tout manquement à son obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité engage sa responsabilité en cas de lien de causalité avec l'abordage. La faute de ces préposés et surtout du capitaine qui serait la cause d'un abordage engage sa responsabilité selon le principe de l'arrêt Costedoat, sauf à prouver que le capitaine avait l'intention d'aborder l'autre navire.

Plus généralement, la faute sera caractérisée lorsque l'armateur n'aura pas respecté une obligation légale ou encore une obligation générale de prudence et de diligence, causant par abordage un dommage à un tiers.

L'armateur pourra se dégager de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pas commis de faute, sauf à ce que le tribunal retienne à son encontre la « faute du navire ». Elle se produit lorsque le navire adopte un comportement particulièrement inadapté à la situation causant l'abordage sans que puisse être identifié l'auteur de la faute.

Le code de la marine distinguait l'abordage fortuit de l'abordage douteux. L'abordage fortuit était supporté par celui qui l'avait subi, tandis que l'abordage douteux faisait l'objet d'une responsabilité pour moitié entre l'armateur du navire abordeur et celui du navire abordé.

Aujourd'hui, l'abordage douteux ne suffit plus, il faut prouver la faute pour engager la responsabilité de l'armateur. Il est également prévu qu'en cas de faute de la victime, autrement dit, de faute commune ayant conduit à l'abordage la responsabilité sera partagée à proportion

de la gravité des fautes entre chacun des armateurs.

En contrepartie de la lourde responsabilité qui pèse sur l'armateur, il bénéficie de limites de responsabilités favorables.

## II- Les limites de responsabilité de l'armateur

II. Les conventions internationales prévoient une limitation de la responsabilité de l'armateur (A) ; bien que certaines causes permettent de faire tomber ces limites de responsabilité (B).

### A- Les limites de responsabilité de l'armateur

A. L'armateur est en droit de limiter sa responsabilité. Historiquement, l'ordonnance de la marine de 1681 permettait au propriétaire du navire, en absence de faute de sa part, de faire abandon du navire qui devenait le gage de ses créanciers, et ce même en cas de naufrage.

Cette solution, très avantageuse pour l'armateur, en cas de perte totale du navire n'est plus. Aujourd'hui, les limites de responsabilité de l'armateur sont régies par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

La Convention de 1976 est générale et ne s'applique plus uniquement comme c'était le cas avant aux seuls propriétaires de navires. Peuvent également limiter leur responsabilité, les armateurs non-propriétaires, leurs préposés, les manutentionnaires ainsi que leurs assureurs.

La convention s'applique à tout armateur. En revanche, dès lors qu'il n'a pas sa résidence ou qu'il exploite un navire ne battant pas pavillon d'un état parti à la convention, ces mêmes états peuvent écarter l'application de la convention et refuser à l'armateur « étranger » de limiter sa responsabilité.

La Convention de 1910 ne distingue pas entre créances de responsabilité contractuelle ou délictuelle. La limitation de responsabilité est alors opposable aussi bien aux cocontractants de l'armateur, qu'au tiers victime d'un abordage ou d'un heurt.

Ce qui n'est pas sans déplaire aux opérateurs des ports qui eux ne peuvent pas se retrancher derrière une limite de responsabilité lorsqu'ils causent des dommages aux navires, alors que l'inverse est possible.

La limitation de responsabilité est également applicable qu'il s'agisse d'une créance née à l'occasion d'un dommage corporel ou bien matériel. Cependant nous verrons que les plafonds de limitation sont plus élevés en matière de dommages corporels, qu'ils ne le sont en matière

de dommages matériels.

La limitation est applicable au-delà de la simple responsabilité aux créances résultant des frais engagés par l'état ou toute autre personne pour avoir « renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire, coulé, naufragé, échoué, abandonné ». Cependant, la France lors de son adhésion a fait application de l'article 18 qui permet d'écarter la possibilité au propriétaire du navire ou à l'armateur d'invoquer la limitation pour ce type de créance.

Il faut toutefois préciser que la limitation de responsabilité ne sera applicable que lorsque le ou les dommages se sont produits à bord du navire ou qu'ils « sont en relation directe avec l'exploitation du navire ».

La question s'est posée de savoir si un affréteur coque nue pouvait valablement opposer au propriétaire du navire les limitations de responsabilités de la Convention de 1976, pour les dommages qu'il a causés au navire. La question ne s'est pas posée directement aux magistrats français, mais la Court of Appeal qui a eu à en connaître à, répondu par la négative.

Comme le souligne le Professeur Philippe Delebecque, c'est avant tout un texte international visant à limiter la responsabilité de l'armateur face aux tiers et aux chargeurs, et non face au propriétaire du navire, dont les limites sont prévues à la charte partie.

L'armateur s'il veut bénéficier de la limitation doit l'invoquer expressément et doit constituer un fonds d'indemnisation qui sera le gage de ces créanciers. S'il n'invoque pas la limitation ou ne constitue pas le fonds, il sera pleinement responsable de l'entier dommage, ce qui n'empêche pas son assureur de lui poser la limitation.

Si l'armateur est assez diligent et invoque la limitation, sa responsabilité sera limitée. Dans ce cas la limitation prévue par la Convention de 1976 distingue les créances pour « morts ou lésions corporelles », des créances pour « dommages matériels ». Les plafonds de limitation ont été augmentés lors de l'adoption du protocole de 1996 pour s'adapter à la taille croissante des navires.

Concernant la limitation des créances pour morts ou lésions corporelles, le protocole de 1996 prévoit pour les navires de moins de 2000 unités de jauge brute, une limitation à 2 millions de DTS. Au-delà de 2000 unités de jauge, le plafond de limitation augmente par unité de jauge supplémentaire, avec des paliers dégressifs.

Concernant la limitation des créances pour dommages matériels, le protocole de 1996 prévoit pour les navires de moins de 2.000 unités de jauge brute, une limitation à 1 million de DTS. Au-delà, le système est identique à celui décrit pour les créances de dommages corporels.

Dans de rares cas, l'armateur peut se voir refuser la possibilité de se prévaloir de la limitation

de responsabilité.

#### *B- Les causes d'effacement des limites de responsabilité*

B. Outre sa négligence à invoquer la limitation, certaines fautes commises font échec à la possibilité de limiter sa responsabilité.

Sous l'empire de la loi du 3 juillet 1967 dans sa version originale, la simple faute de l'armateur lui faisait perdre le droit de limiter sa responsabilité. Dans les cas où l'action était fondée sur un régime de responsabilité sans faute tel que le fait des choses, la victime devait quand même rapporter preuve d'une faute, non pas pour engager l'action en responsabilité mais pour faire tomber la limitation.

La Convention de 1976 est plus favorable à l'exploitant du navire, en ce que seules les fautes intentionnelles et inexcusables de l'armateur font échec à la limitation de sa responsabilité.

En revanche, les fautes faisant échec à la limitation peuvent être commises, par l'armateur-proprétaire ou non propriétaire mais encore par les préposés de l'armateur, l'assistant et plus généralement tous ceux pouvant bénéficier de la limitation de responsabilité de la Convention de 1976.

La faute intentionnelle ne se produira presque jamais, il faudrait que l'armateur ait l'intention de causer le dommage. Cependant, la faute inexcusable commise « témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement », se produit plus fréquemment.

Quoi qu'il en soit, la faute doit résulter « de son fait ou de son omission personnels », la faute doit ici être personnelle à l'auteur. Or la jurisprudence Costedoat vient quelque peu perturber l'aspect personnel, car l'armateur est responsable des fautes de ses préposés qui ne dépassent pas les limites de leurs missions. Cela ne vaut que pour la faute inexcusable, car en cas de faute intentionnelle du capitaine (préposé), l'armateur (commettant) peut se décharger de toute responsabilité sur le capitaine.

Cependant aucune solution ne semble clairement affirmée, le caractère personnel de la faute dérange. La Cour de cassation bien qu'elle l'ait déjà fait, est hésitante à refuser la limitation de responsabilité à l'armateur n'ayant pas commis de faute en raison de celle commise par son capitaine.

L'armateur assume déjà la responsabilité du capitaine ayant commis une faute inexcusable, il est juridiquement et moralement difficilement acceptable que la faute du capitaine lui soit opposée pour l'empêcher de limiter sa responsabilité.

En conclusion, l'armateur est responsable sur le terrain délictuel aussi bien que sur le terrain

contractuel de l'exploitation de son navire. La convention de 1976 lui permet de limiter sa responsabilité, car le transport maritime est une activité d'intérêt général, mais il peut perdre ce droit à limitation en commettant certaines fautes.

L'armateur n'est pas le seul à bénéficier d'un régime de responsabilité qui lui est spécifiquement adapté, le transporteur aussi bénéficie d'un régime qui se rapproche dans son fonctionnement de celui de l'exploitant de navires.

### Section 3 : Responsabilité et limite de responsabilité du transporteur

Le transporteur est un acteur central du transport maritime, sa responsabilité sera souvent recherchée (I) ; bien qu'il dispose lui aussi de la possibilité de limiter sa responsabilité dans certaines circonstances (II).

#### I- La responsabilité du transporteur maritime

I. Le transporteur est le cocontractant direct des ayants droit à la marchandise, sa responsabilité sera donc recherchée pour les dommages causés à la marchandise (A) ; Dans le cadre d'un affrètement à temps, il contracte avec l'armateur qui pourra lui aussi rechercher sa responsabilité d'en qualité d'affréteur (B).

#### A- La responsabilité en qualité de transporteur

A. La responsabilité du transporteur maritime est principalement régie par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, qui fait peser une responsabilité de plein droit sur la tête du transporteur.

Les pays chargeurs, désavantagés par la Convention de 1924 ont mis en place « les règles de Hambourg » qui restent tout de même favorables aux transporteurs. Signée par 34 pays, cette Convention ne régit que 0,5% du transport de marchandise international. Un compromis est recherché par le biais d'une autre Convention internationale « les règles de Rotterdam », elle n'est pas encore entrée en vigueur faute de ratification suffisante.

L'étude de la responsabilité du transporteur sera donc uniquement traitée sous l'angle de la Convention de 1924.

La responsabilité est de plein droit et d'ordre public, le transporteur ne peut pas l'écarter grâce à des clauses inscrites au connaissement. Ces règles lui sont malgré tout favorables, en ce qu'il bénéficie d'une limitation de responsabilité et de nombreux cas exceptés qui lui permettent de s'exonérer.

Le transporteur est responsable des pertes et dommages que la marchandise subit entre le

moment de prise en charge jusqu'à la délivrance de la marchandise. L'obligation du transporteur maritime est de résultat, en tant que professionnel et dépositaire des marchandises durant le transport, il assume la responsabilité de leur intégrité.

La règle est logique, il serait difficilement acceptable de faire peser sur la tête du chargeur ou pire encore du destinataire de la marchandise, la preuve d'une faute imputable au transporteur ayant été la cause du dommage subi. Preuve certainement impossible à rapporter du fait de l'éloignement de la marchandise et de la longue durée du transport.

La présomption est la bienvenue pour le chargeur ou le destinataire, inversant la charge de la preuve, le transporteur doit s'exonérer en invoquant l'un des dix-sept cas exceptés de la Convention de Bruxelles de 1924.

La responsabilité du transporteur est limitée au temps où il détient la marchandise sous sa garde, soit de sa prise en charge à sa livraison. La Convention de Bruxelles le rend de ce fait responsable de la marchandise lors des phases de manutention relativement risquées, et ce pour le chargement à bord, tout comme pour le déchargement.

Cependant la loi du 18 juin 1966 est plus précise que ne l'est la convention, le transporteur est responsable des pertes et dommages « affectant les marchandises ». Qu'en est-il alors des pertes en lien avec ce dommage, mais n'affectant pas directement la marchandise? Messieurs P. Bonassies et Chr. Scapel prennent l'exemple du transporteur qui n'émet pas de réserve sur le connaissance alors que la marchandise est avariée, causant un préjudice au destinataire en lui dissimulant le défaut.

Si la convention semble permettre l'engagement de la responsabilité de plein droit du transporteur pour tous dommages subis par les ayants droits à la marchandise, ce n'est pas le cas en droit français. L'action sera recevable, mais en dehors du régime de la Convention, ce qui a pour inconvénient que le destinataire devra prouver la faute du transporteur, mais pour avantage que ce dernier ne pourra pas se prévaloir d'un cas excepté, ni de la limite de responsabilité prévue par la Convention de 1924.

Outre sa responsabilité en qualité de transporteur, ce dernier dans le cas d'un affrètement à temps, est également responsable vis-à-vis de l'armateur.

#### *B- La responsabilité en qualité d'affréteur à temps*

B. Lorsqu'elle conclut un contrat d'affrètement pour obtenir la gestion commerciale du navire, la compagnie commerciale en tant que transporteur et affréteur à temps a des obligations envers l'armateur.

Le manquement à ses obligations entraîne l'engagement de sa responsabilité contractuelle. La

loi du 18 juin 1966 dispose que « l'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale ».

L'affréteur a l'obligation en fin d'affrètement à temps de restituer le navire dans un état similaire à celui dans lequel il l'a reçu au départ, sans responsabilité de sa part pour l'usure normale.

L'affréteur est également responsable des dommages causés au navire pendant les phases de manutention des marchandises. Ce qui est logique, car le transporteur est également responsable à l'égard du chargeur des dommages à la marchandise durant les phases de manutentions, lorsque le connaissement est émis sous l'empire de la convention de Bruxelles de 1924.

Les choses se compliquent légèrement pour ce qui est de l'arrimage de la marchandise sur le navire. La majeure partie des modèles types de chartes parties prévoient que l'arrimage des marchandises incombe à l'affréteur et cela à ses frais.

Mais l'arrimage de la marchandise met en jeu la sécurité du navire, notamment au niveau de son équilibre dans le but de limiter les mouvements de roulis. C'est pourquoi l'arrimage se fait toujours sous la direction du capitaine du navire en qualité de préposé de l'armateur.

Auteurs et jurisprudences distinguent selon que le dommage causé au navire provient d'une faute dans l'arrimage relative à la sécurité du navire, dont la responsabilité sera supportée par l'armateur. De la faute dans l'arrimage en lien avec l'exploitation commerciale du navire, qui sera supportée par le transporteur.

Par principe le transporteur est responsable de la marchandise à l'égard des chargeurs, mais nous verrons dans la partie consacrée à l'articulation des recours que les chargeurs peuvent parfois agir directement contre l'armateur sur le terrain délictuel.

L'affréteur est encore responsable de la bonne exécution des contrats qu'il est amené à conclure pour l'utilisation commerciale des navires. On peut notamment penser aux contrats d'approvisionnement en fioul, gaz, lubrifiants, aux contrats de travail qu'il conclue avec ses salariés, mais également dans le cadre des contrats d'entreprise de manutention.

Pris en qualité de transporteur, l'affréteur à temps bénéficie face aux chargeurs de limites de responsabilité et de multiples causes d'exonération sur le fondement de la convention de 1924.

## II- Les limites de responsabilité du transporteur maritime

II. Lorsque sa responsabilité est engagée, le transporteur maritime bénéficie de limite de responsabilité (A) ; en parallèle, il dispose de nombreux cas exceptés pour

s'exonérer (B).

#### *A- La limitation de responsabilité du transporteur maritime*

A. L'ensemble des transporteurs, peu importe le mode de transport, disposent grâce aux différentes conventions internationales de limitation de responsabilité légales opposables aux chargeurs.

La limitation de la responsabilité du transporteur est dérogoratoire au principe de la réparation intégrale du dommage, tout comme l'armateur.

La limitation de responsabilité du transporteur maritime est la plus faible, tous modes de transports confondus. Il faut préciser dès à présent que comme l'armateur, la faute intentionnelle ou la faute inexcusable lui fait perdre le droit de limiter sa responsabilité.

La limitation de responsabilité est d'ordre public, il n'est pas possible pour le transporteur maritime d'inscrire au connaissement une limite de responsabilité inférieure à celle prévu par la Convention.

La loi du 18 juin 1966, en des termes proches, interdit à tout transporteur maritime d'insérer une clause ayant pour effet direct ou indirect de se soustraire à sa responsabilité, de la limiter au-dessous de la somme prévue, de renverser la présomption de responsabilité en inversant la charge de la preuve ou bien encore de se faire céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise.

La Convention de 1924 prévoyait une limitation de responsabilité du transporteur uniquement par colis ou unité de 100 livres sterling. Le protocole de 1968 (Visby) ajoute au côté de la limitation de responsabilité par colis, une limitation de responsabilité par kilo de marchandise, changeant au passage l'unité monétaire de la Livres pour le franc-or.

La limitation de la responsabilité du transporteur telle que modifiée par le protocole de 1979, s'étend à 2 DTS par kilo de marchandise ou 666,67 DTS par colis ou unité transportée. La convention comme la loi du 18 juin 1966 prennent le soin de préciser que la limite la plus élevée est applicable. La convention de Hambourg n'a pas fait consensus car elle prévoit une limitation de la responsabilité du transporteur légèrement plus élevée.

Le mode de calcul au kilo de marchandise endommagée ne pose pas de problème en soit, en revanche la rédaction du connaissement revêt une importance particulière pour ce qui est du mode de calcul par colis. La convention de Bruxelles modifiée par le protocole du 23 février 1968 (Visby) dispose que lorsqu'un « cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper les marchandises » chacun des colis groupés dans le conteneur ou sur la palette sera considéré individuellement pour le calcul de la limitation, si et seulement si, leur nombre est

inscrit au connaissement.

Ce qui veut dire que chargeurs, et surtout commissionnaires de transport qui pratiquent le groupage au sein d'un conteneur, doivent porter une attention particulière à la rédaction du connaissement et prendre le soin d'indiquer clairement le nombre de colis qui se trouvent dans le conteneur. Sans ces indications, le transporteur sera en droit de limiter sa responsabilité au conteneur dans son ensemble (soit 666,67 DTS par conteneur) ou à son poids s'il figure au connaissement.

Outre la limite de responsabilité favorable dont il bénéficie, le transporteur maritime peut s'exonérer de sa responsabilité en apportant la preuve de nombreux cas exceptés.

#### *B- Les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime*

B. La responsabilité du transporteur maritime est objective. Sur le fondement du droit commun, lorsqu'un débiteur est soumis à un tel régime de responsabilité son exonération totale n'est possible que par la preuve d'une cause étrangère revêtant les caractères de la force majeure (cas de force majeure, fait du tiers, faute du créancier).

Or comme en matière de produit défectueux, où la directive du 25 juillet 1985 prévoit de nombreux cas d'exonération pour le producteur du produit, la Convention de Bruxelles de 1924 prévoient dix-sept cas exceptés.

Face à autant de possibilité de s'exonérer de sa responsabilité, il ne s'agit plus tellement d'une responsabilité de plein droit mais plus d'une « présomption de responsabilité » pouvant être combattue par la preuve d'un des cas exceptés.

Cependant, le transporteur qui souhaite s'exonérer de sa responsabilité, devra rapporter la double preuve du cas exceptés, mais également que ce cas est la cause exclusive du dommage.

Pour la brève étude des cas exceptés, nous reprendrons la classification tripartite choisie par messieurs P. Bonassies et Chr. Scapel dans le traité de droit maritime.

La première catégorie de cas exceptés est celle traitant des « événement extérieurs non imputables au transporteur ». On y trouve les cas d'exonération pour incendie, périls de la mer, acte de dieu, fait de guerre, fait d'ennemie public, arrêt ou contrainte du prince, restriction de quarantaine, grève ou lock out, émeute ou trouble civil, sauvetage ou tentative de sauvetage.

La loi du 18 juin 1966 plus concise dans l'énumération des cas exceptés mais tout aussi complète, fait référence à la force majeure. Le transporteur dans le cas où le connaissement est émis sous l'empire de cette loi, devra apporter en plus de la preuve du cas excepté, celle des caractéristiques de la force majeure.

La force majeure est, en principe, irrésistible, imprévisible et extérieure au débiteur. La condition d'extériorité a été progressivement abandonnée en jurisprudence, la loi portant ratification de l'Ordonnance du 10 février 2016 à encore assoupli la preuve de la force majeure, ne parlant plus que d'imprévisibilité « raisonnable » et d'irrésistibilité.

La seconde catégorie de cas exceptés est celle traitant de « la faute du chargeur et du fait de la marchandise ». On y trouve principalement, la faute du chargeur qui serait la cause du dommage à la marchandise. Notamment par l'emballage de la marchandise, le choix d'un navire inadapté, la mauvaise rédaction du connaissement. On y trouve également, le vice caché ou la fragilité intrinsèque de la marchandise, ainsi que la freinte de route.

La dernière catégorie de cas exceptés est celle traitant des « circonstances liées à l'exploitation du navire ». Le transporteur pourra s'exonérer de sa responsabilité en apportant la preuve que le dommage a pour cause un sauvetage ou la tentative de sauvetage d'un autre navire, le vice caché ou l'innavigabilité non fautive du navire. Ou encore, et de manière plus surprenante, qu'il a pour cause la faute nautique, commise à l'occasion de l'administration ou de la navigation du navire par son capitaine et autre préposé de l'armateur.

L'ensemble des trois sous-sections précédentes portant respectivement sur le contrat de transport, la responsabilité de l'armateur et celle du transporteur représentent le préalable nécessaire à la sous-section 4. Cette dernière sera dédiée au règlement du sinistre maritime, et à l'articulation des recours en rapport avec la responsabilité des participants à l'expédition maritime.

#### Section 4 : le règlement du sinistre, recours contre les responsables et leurs assureurs

##### I- Les recours en cas de pertes, manquant ou d'avarie marchandise

I. En cas de pertes ou dommages causé à la marchandise, chargeurs et destinataires peuvent agir contre le transporteur (A), ils peuvent également tenter d'agir contre l'armateur s'il est l'auteur du dommage (B).

##### A- Les recours des ayants droits contre le transporteur

A. Il n'y a pas de doute sur le fait que chargeurs et surtout les destinataires de la marchandise ont « l'intérêt » à agir en cas de pertes ou de dommages à la marchandise du fait du préjudice directement subi par eux.

La « qualité » pour agir a posé plus d'incertitude. En effet, dans la pratique c'est bien souvent un professionnel transitaire ou commissionnaire de transport qui est inscrit au connaissement comme créancier des obligations de transport.

Dans un premier temps, l'interprétation de la qualité à agir était entendue strictement, seuls les ayants droits inscrits au connaissement pouvaient rechercher la responsabilité contractuelle du transporteur. Le destinataire de la marchandise était privé d'une telle action contre le transporteur alors même qu'il subit directement le préjudice car non inscrit au connaissement.

Suite à l'assouplissement de la jurisprudence, les destinataires sont les premiers à s'être vu octroyer la qualité à agir, s'en est suivi la reconnaissance de la qualité à agir pour les chargeurs lorsqu'ils éprouvent des préjudices liés au transport et nés du dommage à la marchandise.

En pratique, le chargeur ou le destinataire assurent la marchandise par une police d'assurance sur facultés. Dès réception de la marchandise, le destinataire va émettre des réserves, faire constater l'étendue du dommage et déclarer le sinistre à son assureur. L'assureur avant de prendre en charge vérifiera que le dommage à pour cause un risque couvert. Dans le cadre d'une assurance FAP sauf il appartiendra à l'assuré en même temps qu'il déclare le sinistre d'apporter la preuve que le dommage à pour cause un risque couvert.

Après expertise, l'assureur va indemniser l'assuré de la perte totale ou partielle de la marchandise. Une fois l'indemnité versée, par l'effet de la subrogation légale, la loi du 3 juillet 1967 prévoit que l'assureur « acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré né des dommages qui ont donné lieu à garantie ».

Une fois acquis les droits de l'assuré, l'assureur subrogé intentera le plus souvent une action en responsabilité contractuelle contre le transporteur.

Il faut préciser que le versement de l'indemnité est un préalable obligatoire à la subrogation légale prévue par la loi du 3 juillet 1967. Toutefois, il est fréquent de voir les assureurs agir en responsabilité contre le transporteur avant d'avoir versé l'indemnité à l'assuré. Cela s'explique au regard de la longue durée des expertises, et du bref délais pour agir en responsabilité avant l'écoulement de la prescription annale.

Par principe l'action de l'assureur devrait être déclaré irrecevable pour cause de fin de non-recevoir. Or la jurisprudence prend en considération les contraintes pratiques, et permet la régularisation de la fin de non-recevoir sur le fondement de l'article 126 du Code de procédure civile, dans le cas où l'assureur verse l'indemnité d'assurance avant le prononcé de la décision.

L'assureur ne pouvant obtenir plus de droit que l'assuré par le mécanisme de la subrogation, le transporteur pourra se prévaloir des limites de responsabilité au kilo ou par colis ainsi que rapporter la preuve d'un cas exceptés, lorsque le connaissement est émis sous l'empire de la convention de Bruxelles de 1924.

À son tour l'assureur pourra rapporter la preuve d'une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur pour faire échec aux limitations. L'assureur subrogé pourra également tenter d'agir

par une action directe contre l'assureur du transporteur « si la loi applicable à l'obligation contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit ».

Le transporteur s'il n'est pas l'auteur du dommage, mais déclaré responsable du fait de la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui, pourra former une action récursoire contre l'auteur direct du dommage, par exemple en cas de faute de l'armateur ou d'un tiers.

En raison de la limitation de responsabilité et des cas d'exonérations dont peut se prévaloir le transporteur, les ayants droit à la marchandise peuvent parfois être tentés de diriger leur action contre l'armateur du navire.

### *B- Les recours des ayants droits contre l'armateur*

B. L'action des tiers envers l'armateur se fera le plus souvent lorsque le navire fait l'objet d'un affrètement à temps. Dans le cadre de l'exploitation nautique du navire, l'armateur peut causer des dommages à la cargaison.

Le chargeur en cas d'affrètement à temps, n'est pas lié contractuellement avec l'armateur. Le connaissement est émis sous l'entête de l'affréteur en sa qualité de transporteur contractuel, et si le capitaine signe le connaissement ce n'est pas en qualité de préposé de l'armateur mais bien de mandataire de l'affréteur, dans le cadre de la gestion commerciale du navire.

De ce fait, la jurisprudence ne reconnaît pas à l'ayant droit de la marchandise d'action de nature contractuelle à l'encontre de l'armateur. Dans les chaînes de contrats translatives de propriété, la Cour de cassation permet depuis son arrêt Lamborghini une action de nature contractuelle entre les contractants extrêmes.

À l'inverse, dans les groupe de contrats, la solution rendue par l'arrêt Besse en Assemblée Plénière ne permet pas au créancier d'agir par le biais d'une action contractuelle contre le sous-traitant de son co-contractant.

La solution est d'autant plus étonnante, lorsque l'on sait que dans l'arrêt Miro, l'Assemblée Plénière de la Cour de cassation, selon la théorie de l'assimilation des fautes délictuelles et contractuelles, permet à un tiers au contrat de se prévaloir d'une inexécution contractuelle et d'agir en responsabilité délictuelle contre l'auteur du dommage.

Le projet de réforme de la responsabilité, s'il est adopté pourrait bouleverser la solution de l'arrêt Besse, qui empêche l'action contractuelle du chargeur contre l'armateur.

En effet, le tiers au contrat qui souhaite agir en responsabilité contre l'un des contractants doit le faire sur le terrain délictuel en apportant la preuve d'une faute délictuelle, ce qui signifierait la fin de la jurisprudence Miro.

Mais surtout, il prévoit que le « tiers intéressé » à la bonne exécution du contrat pourra se prévaloir d'une inexécution contractuelle, mais devra agir sur le terrain contractuel, ce qui signifierait la fin de la jurisprudence Besse. Cela permettrait donc au chargeur d'agir contractuellement contre l'armateur, dans les limites établies par la charte-partie à temps.

À l'heure actuelle, le chargeur qui souhaite engager la responsabilité de l'armateur, devra rapporter la preuve d'une faute de nature délictuelle, du dommage et du lien de causalité.

Il peut également être intéressant pour les ayants droit à la marchandise d'agir contre l'armateur lorsque le transporteur s'est exonéré de sa responsabilité en utilisant le cas excepté ou encore lorsqu'il s'agit d'une faute commise lors de l'arrimage de la marchandise.

Il faudra inévitablement reprendre la distinction entre faute mettant en jeu la sécurité du navire et celle relevant de la gestion commerciale. La première étant la seule à permettre l'engagement de la responsabilité de l'armateur.

Il faut également préciser qu'en cas de constitution d'un fonds d'indemnisation, par l'armateur qui invoque les limites de responsabilité de la Convention de 1976, l'action directe contre l'assureur de l'armateur ne sera pas possible.

En cas de dommage à la cargaison, l'assureur que l'armateur devra actionner sera le P&I club, du fait que les polices d'assurance corps excluent les dommages à la cargaison.

## II- *Recours en cas d'incident dans l'exploitation du navire*

II. Les recours en cas de sinistre lié à l'exploitation du navire seront principalement dirigés contre l'exploitant du navire (A) ; mais le cas particulier de l'avarie commune réponde de ses propres règles (B).

### *A- Les recours dirigés contre l'exploitant du navire*

Pour illustrer cette partie, nous prendrons l'exemple d'un sinistre fictif.

A. Un navire est affrété coque nue par son propriétaire auprès d'un armateur. Ce même navire est affrété à temps auprès d'un transporteur. Suite à un manquement par l'armateur à son obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité, le gouvernail se brise, le navire ne maintient pas son cap, heurte une digue et fait naufrage emportant la perte totale du navire et de sa cargaison.

Le sinistre ainsi décrit ne relève pas du régime de l'abordage ni au sens de la Convention de 1910, ni au sens de la loi française, étant donné que le navire est entré en collision avec un objet fixe.

Premièrement, les ayants droits à la marchandise vont actionner leurs assureurs sur facultés respectifs. Les assureurs vont payer l'indemnité d'assurance et une fois subrogés dans les droits de leurs assurés, ils agiront en responsabilité contre le transporteur.

Le transporteur est responsable de plein droit des pertes et dommages subis par la marchandise. Il devra donc personnellement ou au travers de son assureur responsabilité, indemniser les ayants droits. N'ayant pas personnellement commis de faute, le maintien en bon état de navigabilité du navire incombant au fréteur à temps, il pourra certainement bénéficier de la limitation de responsabilité de la convention de 1924.

Le transporteur sur la base de la charte partie à temps, fera lui-même une action récursoire contre l'armateur pour manquement à ses obligations contractuelles. L'armateur lui opposera les limites de responsabilité prévue à la charte-partie, sauf si la faute qu'il a commise permet d'y faire échec. C'est alors l'assureur responsabilité, le P&I club qui versera une indemnité au transporteur, car il est stipulé dans la police corps que les dommages aux marchandises ne sont pas couverts.

En second lieu, la responsabilité de l'armateur sera recherchée par le propriétaire de la digue heurté par le navire. Le régime légal de l'abordage ne s'applique pas, l'action se fera donc sur le terrain délictuel pour faute prouvée ou bien sur la responsabilité du fait des choses.

La définition de l'abordage du package corps inclue le heurt contre un objet fixe, l'armateur est donc assuré pour les dommages causés à la digue. S'il a souscrit une assurance corps britannique, il faudra en plus souscrire à la « fixed and floating » clause pour être couvert.

L'assureur corps prendra alors à sa charge les dommages causés dans la limite de trois fois la valeur agréée du navire et pourra opposer à l'armateur les limites de responsabilité issues de la convention de 1976 sur les créances en matière maritime.

Si le montant des dommages dépasse le montant pris en charge par l'assureur corps, c'est l'assurance responsabilité du P&I club qui agira en complément. Or selon la règle « paid to be paid », l'armateur devra avancer les fonds nécessaires à chaque fois qu'il fait appel à son P&I club.

S'agissant du navire, c'est le propriétaire qui recherchera la responsabilité de l'armateur en sa qualité d'affréteur coque nue, selon les dispositions de la charte partie. L'armateur pourra lui opposer les limitations de responsabilité de la charte, mais ne pourra pas se prévaloir des

limitations de responsabilité prévues par la Convention de 1976.

Pour ce qui est du navire, c'est l'assureur corps de l'armateur qui indemniser le propriétaire dans la limite de la valeur agréée du navire. Si le montant des dommages-intérêts dus au propriétaire dépasse la valeur agréée, notamment car le propriétaire subi une perte d'exploitation de son navire, il faudra regarder si le contrat conclu entre l'armateur et son P&I club prévoit l'indemnisation de la réalisation de ce type de risque.

Mais le propriétaire n'est pas à l'abri lui aussi de voir sa responsabilité engagée. En application de la convention de 2001 sur la pollution par soutes, c'est une responsabilité de plein droit qui pèse sur lui pour les dommages de pollution.

La victime du dommage causé par la pollution sera indemnisée par le versement de l'indemnité de l'assurance responsabilité du propriétaire du navire. Une fois subrogée, elle agira par une action récursoire contre l'armateur ou son assureur. L'assurance corps exclut le risque de pollution, il faudra donc se tourner vers le P&I club qui n'acceptera de prendre en charge que le risque de pollution subjectif, celui qui cause directement un dommage aux intérêts humains.

S'il résulte du sinistre des dommages corporels, l'armateur en sera responsable. Le sinistre que nous étudions relève de la définition de l'abordage de l'assurance corps, mais elle exclut de sa couverture les dommages corporels. C'est donc l'assurance responsabilité du P&I club qui indemniser les victimes.

Les victimes de dommages corporels liés contractuellement avec l'armateur pourront agir par une action contractuelle. Les tierces-victimes, elles devront agir par une action délictuelle pour faute ou bien sur le fondement du fait des choses.

Les victimes de dommages corporels pourraient en théorie se voir imposer les limites de responsabilité du contrat. Car il est vrai qu'un doute subsiste sur la possibilité de limiter sa responsabilité contractuelle en cas de dommages corporels. A. et D Mazeaud les déclarent nulles d'office ayant pour objet la personne qui est hors du commerce juridique.

Le projet de réforme de la responsabilité viendrait mettre un coup d'arrêt aux hésitations, en contractualisant la réparation des dommages corporels et en disposant que « la responsabilité ne peut être limitée ou exclue par contrat en cas de dommage corporel. Reste encore le cas de l'épave qui représente un danger. L'état sur les côtes duquel le navire est échoué pourra engager la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur pour retirer ou baliser l'épave. L'exploitant du navire peut invoquer la constitution du fonds d'indemnisation est sa limite de responsabilité, sauf si l'état en question comme l'a fait la France, a ratifié la Convention de 1976 excluant cette possibilité.

Il s'agit ici d'un exemple, il aurait été possible d'intégrer au sinistre, des faits de guerre, de piraterie ou encore les contrats plus modernes d'affrètement.

Lors de l'expédition maritime, armateur, transporteur et chargeur peuvent subir une ou plusieurs avaries communes, il ne s'agira plus de déterminer l'étendue des responsabilités, mais de déterminer qui sont ceux qui supporteront les charges de l'avarie commune.

#### *B- Le cas particulier de l'avarie commune*

B. L'avarie commune se définit comme le sacrifice ou la dépense volontairement effectué par le capitaine du navire pour le salut commun du navire et de sa cargaison engagée dans l'expédition maritime.

Ainsi, le jet à la mer de marchandise pour éviter l'échouement, ou encore le cas de demande d'assistance du capitaine entre dans la catégorie des avaries communes.

Le principe de l'avarie commune se justifie par la dangerosité de l'expédition maritime, et l'engagement de tous les participants, de leurs biens ainsi que par la solidarité qui règne dans la navigation maritime.

L'inscription d'un incident en avarie commune réponds de trois conditions. Il faut que les dépense ou le sacrifice soit fait volontairement, légitimé par le péril qui pèse sur l'expédition maritime et fait dans l'intérêt commun de tous les participants.

L'avarie commune réponds principalement des règles de soft law de York et d'Anvers adoptées en 1890, qui sont reprises dans la majeure partie des chartes parties ou connaissement. La loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer prévoit un corps de règles impératives applicables par défaut.

Les frais ou le montant des dommages seront répartis proportionnellement à la valeur du navire et de sa cargaison. L'armateur répondra pour sa part à proportion de la valeur du navire, quant à chacun des chargeurs, ils répondront des frais d'avarie à proportion de la valeur de la marchandise qui leur appartient sur le navire.

S'ouvre alors la procédure d'avarie commune, elle commence par l'inscription sur le journal de bord par le capitaine de l'incident d'avarie commune. S'en suit une déclaration faite soit par le capitaine ou l'armateur dans les 24 heures de l'arrivée au premier port.

Le capitaine est en droit de refuser la délivrance de la marchandise au destinataire, si ce dernier ne s'acquitte pas d'une contribution provisoire ou n'offre pas une garantie financière suffisante. La procédure d'avarie commune pouvant s'étaler sur plusieurs années, il est admis que le certificat d'assurance sur faculté de la marchandise vaut comme garantie suffisante, pour permettre au propriétaire ou au destinataire de la marchandise de la récupérer.

Le règlement de l'avarie commune se fait par l'intervention d'un tiers le « dispatcheur » ou expert répartiteur. Ce tiers dont le nom est inscrit au compromis d'avarie commune signé, devra déterminer la masse créancière et la masse débitrice qui suit l'avarie commune.

La masse créancière se compose de tous les frais, pertes et dommages qui résulte de l'avarie commune et ce qu'il touche le navire ou la marchandise.

La masse débitrice se compose de la valeur du navire avant la réalisation du sinistre, de la valeur totale du fret, ainsi que de la valeur totale des marchandises avant la réalisation du sinistre y compris celles jetées à la mer ou endommagées.

Une fois les masses établies, le dispatcheur procédera à la répartition des contributions. Il suffit de faire le rapport entre la masse créancière et la masse débitrice pour obtenir le pourcentage d'avarie commune sur la valeur totale du navire, des marchandises et du fret et de répartir ce coût à la fois sur l'armateur et chacun des chargeurs (voir, exemple de contribution à l'avarie commune).

## Conclusion

En conclusion, nous avons vu tout au long de cette étude les différentes polices d'assurance utilisées par le secteur du transport maritime. Ces polices sont plus ou moins tournées vers l'international et adaptées aux besoins de protection de chacun des acteurs.

Les polices d'assurance sont doublement complémentaires. Soit elles couvrent des risques distincts, on peut alors penser par exemple à la police corps de navire (le package) qui ne prend en compte les dommages matériels affectant le navire, laissant à la responsabilité civile le soin de garantir l'armateur contre les dommages touchant la marchandises transportée. Soit, une police intervient en complément d'une autre, on pense alors à la garantie des P&I clubs qui prend le relais sur l'assurance corps en cas de dommages matériels résultant d'un abordage, qui dépasseraient le seuil de la valeur agréée du navire.

Sans oublier que les assureurs ont trouvé le moyen dans les limites du possible d'étendre la couverture proposée par les polices d'assurances maritimes. Soit par la souscription de polices spécifiques, et notamment pour les risques de guerres, de piraterie, ou encore celui de la perte d'exploitation commerciale. Soit par la possibilité offerte à l'assuré de souscrire à certaines clauses additionnelles et ce en matière d'assurance corps ou sur facultés.

Les P&I clubs, sans fonctionner selon le principe des clauses additionnelles, acceptent parfois de prendre en garantie la réalisation d'un risque non couvert initialement par le contrat. La procédure est parallèle et passe par une demande de prise en charge du sinistre auprès de comités au sein des clubs, qui délibèrent sur le bien fondé de prendre en charge le sinistre.

Toutefois, il est regrettable de constater que certains risques demeurent non assurables. Le manque d'harmonisation des états d'armateurs sur la réparation du dommage environnemental objectif rend ce risque si aléatoire que cela empêche les assureurs de proposer des garanties à leurs clients.

Le risque de cyber attaque, lorsque le navire en est directement la cible, n'est pas garanti ni par l'assurance corps, ni par les P&I clubs.

Cette nouvelle forme de piraterie est déjà opérationnelle et sous estimée. Le port d'Anvers à fait l'objet d'une attaque en 2015 permettant à des trafiquants de faciliter la sortie de conteneurs remplis de drogue avant le contrôle des douanes. D'autres exemples sont frappants. En effet, en Somalie, des hackers ont infiltré la base de donnée d'une compagnie maritime dans le but de détourner la marchandise de navires peu sécurisés.

Les possibilités d'application sont presque illimitées, piratage du système AIS, des machines d'un brise glace nucléaire se qui causerait en cas d'explosion un préjudice environnemental désastreux ainsi que l'impossibilité d'exploitation des nouvelles routes commerciales, paralysie des ports, etc.

Les praticiens de l'assurance maritime seront contraints de s'adapter face à l'augmentation de la fréquence des attaques. Les États Unis d'Amérique sont les premiers à avoir légiféré sur la cybercriminalité portuaire, suivis par une directive de l'Union Européenne visant un cadre plus général.

Nous avons également étudié successivement que transporteur et armateur sont soumis à de lourdes responsabilités. De sources différentes, parfois légales, d'autres fois contractuelles, l'engagement de leur responsabilité peut les amener à verser des sommes très importantes pour l'indemnisation des victimes.

C'est cette responsabilité qui pèse sur eux qui rend l'assurance maritime essentielle aux intervenants, qui permet de garantir à la fois la survie et l'avenir du secteur du transport maritime.

En parallèle, les us et coutumes occupent une grande place notamment en matière de limitation de responsabilité de l'armateur et du transporteur, ainsi que des nombreux cas d'exonération de responsabilité par exemple, mais encore pour la procédure d'avarie commune ou d'assistance.

La course au gigantisme est une réalité, les conséquences des sinistres sont de plus en plus dommageables, c'est pourquoi il faudra continuer de repousser les limites de responsabilités légales à la hausse notamment concernant l'environnement et le transport de matières dangereuses.

Si le problème de l'identification du transporteur maritime pour le chargeur semble être en partie réglé, celui de l'identification du responsable direct du dommage ne l'est pas. Les nouveaux contrats d'affrètement et la généralisation de la clause "said to contain » brouillent les pistes.

En effet, le transport multi-modal se généralise, le conteneur scellé et plombé dans les entrepôts de départ, se retrouve chargé à bord du navire sans qu'aucune vérification de la marchandise n'ait été faite par le transporteur maritime ou le capitaine.

Face à des contraintes pratiques, et notamment celle de l'impossibilité d'ouvrir les milliers de conteneurs embarqués à bord, la responsabilité du transporteur maritime est celle qui est la plus souvent recherchée car il effectue la partie du transport la plus risquée pour la marchandise.

Or il est dans l'impossibilité de rapporter la preuve de nombreux cas exceptés pour s'exonérer de toute responsabilité, comme par exemple la preuve de la faute du chargeur dans l'arrimage de la marchandises.

Dans un secteur d'intérêt général comme l'est le transport maritime, faire peser la responsabilité sur l'auteur direct du dommage est primordial. Le développement du connaissance numérique, son intégration dans les smart-contracts au sein de blockchains sera sûrement l'avenir.

Ils deviendraient « infalsifiables », chacun des transporteurs seraient rapidement identifiés. Combiné à cela les conteneurs connectés permettrait de faciliter la charge de la preuve, de réduire le grandement le contentieux en faisant supporter la réparation du dommage sur celui qui l'a causé.

Les données retransmises par les conteneurs qui sont équipés de GPS, de senseurs pour les chocs ou encore d'un système d'historique permettant l'enregistrement de la température et de l'humidité tout au long de la chaîne de transport seront cruciales. Ces données deviendront certainement le rempart face à l'engagement de la responsabilité du transporteur maritime devenu trop facile depuis la généralisation de la clause « said to contain ».

# **BIBLIOGRAPHIE**

## **I - TRAITÉS ET OUVRAGES GÉNÉRAUX**

- Bonassies P., Scapel Chr., *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3ème ed. 2016
- Delebecque Ph., *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 13ème ed. 2014
- Du Pontavice E. et Rodière R., *Droit maritime général*, Précis Dalloz, 12ème ed. 1997
- Piette G., *Droit Maritime*, Droit Expert, Gualino, 1er ed. 2018

## **II - OUVRAGES SPÉCIAUX**

- Steven J, Hazelwood, « *P&I clubs Law and Practice* », Informa, 4- éd., mai 2013
- Rapport Safety and Shipping review, Allianz Global corporate & speciality, 2018
- The Shipowners' Club, Club Rules 2018
- Conditions générales Armateurs, AXA Corporate Solutions, ed. 2005

## **III - THÈSES ET MÉMOIRES**

- Constantini M., *Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture des P&I Club de l'armateur*, Master 2 - Droit maritime et des transports, CDMT, promotion 2005
- Hamdalla M., *La navigabilité du navire : contrats d'affrètement, de transport et d'assurance maritime*, Thèse pour l'obtention du doctorat, Université de Montpellier, 1986
- Fedi L., *Le cadre juridique de l'exploitation des terminaux pétroliers*, thèse, Aix-en-Provence, 2006)

## **IV - ARTICLES ET NOTES**

- Tourret P., « *Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval* », Bulletin de l'association de géographes français, 90-4 | 2013, 428-440.

Serry A., Leveque L., *Le système d'identification automatique (AIS) : une source de données pour étudier la circulation maritime*. NETCOM : Réseaux, communication et territoires / Networks and Communications Studies, Netcom Association, 2015. hal-01724139

QUASHIE F., ROLLAND E., SPINEC A., VALERO C., ISEMAR Note de Synthèse N°192 - Septembre 2017

RODIÈRE R., *Le droit maritime*, Paris, PUF, 1980, p.212, n° 578

AZÉBAZÉ S., *Les nouvelles techniques d'affrètement imaginées par les acteurs du monde maritime*, Communication lors de la journée Ripert le 27 juin 2011 à Paris

Clifford Chance, *P&I CLUBS: 'PAY TO BE PAID' VERSUS DIRECT ACTION*, Aout 2017

WU Chao « *Pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation du dommage* », Ed. Pédone, 1994

L'antenne magazine, *Les 50 premiers opérateurs mondiaux de porte-conteneurs*, source Alphaliner (données au 31/07/2018)

RODIÈRE R., « *Traité général de droit maritime. Les contrats de transport de marchandises : affrètement et transport* », n° 408, p. 27.

Fédération Française de l'assurance, Transports (modèles de polices et de clauses)

PIETTE G., Répertoire de droit commercial, Transports maritime, « *fonction du connaissance* », Janvier 2018, §66 et suivant, Dalloz.

DELEBECQUE Ph., « *les alliances maritimes* », in Mélanges en l'honneur du professeur Michel Germain, Igdj, Lexis Nexis

DELEBECQUE Ph., *Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie*, CAMP, Gazette de la chambre N°24 – Hiver 2010/2011

Contravention de grande voirie pour dommage aux ouvrages portuaires et responsabilité de l'Etat pour..., *Le Droit Maritime Français*, N° 616, 1er juin 2001

DE CET BERTIN C., Synthèse – Evénement de mer, Lexis 360

Garron R., *La faute du navire*, DMF 1964.579

Tassel Y., *Responsabilité du propriétaire du navire*, *Revue générale de droit*, (2002) 32 R.D.G

Tassel Y., Arnaud Montas, *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1245, 1- avril 2015

Leblanc P-O., *La régularisation du droit d'action des assureurs en cours de procédure*, DMF 2005.979.

Lafage G. H., *Faute commerciale et faute nautique* : DMF 1963, p. 504

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>Titre 1 : Polices d'assurance type et risques du transport maritime .....</b>	<b>7</b>
<b>Section 1 : L'assurance corps de navire .....</b>	<b>7</b>

I-	Risques inclus et garantis.....	8
A-	Une assurance dommages avant tout.....	9
B-	Une assurance pour frais imprévus.....	9
C-	Une assurance de responsabilité partielle.....	10
II-	Risques exclus et limitations.....	11
A-	Exclusion des risques par la faute de l'assuré.....	12
B-	Exclusion systématique de certaines catégories de risques.....	13
C-	Limitations structurelles de la police corps.....	14
	<b>Section 2 : les assurances facultés (police type française) .....</b>	<b>15</b>
I-	Polices types et Risques garantis.....	15
A-	Les différents types de polices d'assurances facultés.....	16
B-	L'étendue de la couverture : polices d'assurance « tous risques » et « FAP sauf ».....	17
a)	L'assurance sur facultés « tous risques... ».....	17
b)	L'assurance sur faculté « FAP sauf... ».....	18
II-	Risques exclus et limitations.....	19
A-	Exclusions spécifiques à l'assurance facultés.....	20
B-	Exclusions communes à l'assurance corps.....	20
	<b>Section 3 : l'assurance responsabilité civile (assureurs ou P&amp;I clubs) .....</b>	<b>21</b>
I-	La Mutualisation des risques par les armateurs, les P&I club.....	22
A-	Le Monopole des Protection and indemnity Club anglais.....	22
B-	Monopole des clubs et alternatives.....	23
II-	Contenu de la garantie proposée par les P&I.....	25
A-	Les risques garantis.....	25
B-	Risques exclus et limitations.....	27
	<b>Section 4 : Polices d'assurance spécifiques et fonds d'indemnisation .....</b>	<b>28</b>
I-	Vision générale des polices spécifiques.....	28
A-	Police d'assurance risques de guerre, piraterie et assimilés.....	28
a)	La police d'assurance sur facultés pour risques de guerre.....	28
b)	La police d'assurance corps pour risques de guerre.....	30
B-	Police d'assurance complémentaire et clauses additionnelles.....	30
a)	clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance corps.....	31
b)	Clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance sur facultés.....	31
c)	le risque de cybercriminalité.....	32
II-	Les fonds d'indemnisation en matière de dommage à l'environnement par pollution aux hydrocarbures.....	33
A-	La responsabilité du propriétaire de navire pour dommage par pollution.....	33
B-	Les fonds d'indemnisations internationaux, les conventions « FIPOL, STOPIA ... ».....	36
	<b>Titre 2 : Responsabilité des acteurs et articulation des recours en cas de sinistre.....</b>	<b>38</b>
	<b>Section 1 : problématique de l'identification du transporteur .....</b>	<b>38</b>
I-	Notions de transport maritime.....	38
A-	La qualité de transporteur maritime.....	38
B-	Régime applicable au contrat de transport maritime.....	39
C-	Le connaissance.....	41
II-	Les difficultés d'identification du transporteur en cas d'affrètement et de sous-affrètement.....	42
A-	Les différents contrats d'affrètement.....	43
a)	Les contrats d'affrètements « classiques ».....	43
b)	Les contrats d'affrètements « modernes ».....	45
B-	Les problématiques entourant l'identification du transporteur et son assureur.....	46
	<b>Section 2 : Responsabilité et limite de responsabilité de l'armateur .....</b>	<b>48</b>
I-	La responsabilité de l'armateur.....	48
A-	La responsabilité générale de l'armateur.....	48
a)	La responsabilité de l'armateur.....	48
b)	La responsabilité du capitaine.....	49

c) la responsabilité de l'armateur face à l'état .....	50
B- La responsabilité spécifique pour abordage de l'armateur .....	50
II- Les limites de responsabilité de l'armateur .....	52
A- Les limites de responsabilité de l'armateur .....	52
B- Les causes d'effacement des limites de responsabilité .....	54
<b>Section 3 : Responsabilité et limite de responsabilité du transporteur .....</b>	<b>55</b>
I- La responsabilité du transporteur maritime .....	55
A- La responsabilité en qualité de transporteur .....	55
B- La responsabilité en qualité d'affréteur à temps .....	56
II- Les limites de responsabilité du transporteur maritime .....	57
A- La limitation de responsabilité du transporteur maritime .....	58
B- Les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime .....	59
<b>Section 4 : le règlement du sinistre, recours contre les responsables et leurs assureurs .....</b>	<b>60</b>
I- Les recours en cas de pertes, manquant ou d'avarie marchandise .....	60
A- Les recours des ayants droits contre le transporteur .....	60
B- Les recours des ayants droits contre l'armateur .....	62
II- Recours en cas d'incident dans l'exploitation du navire .....	63
A- Les recours dirigés contre l'exploitant du navire .....	63
B- Le cas particulier de l'avarie commune .....	66
<b>Conclusion .....</b>	<b>67</b>

## **Introduction .....** **2**

## **Titre 1 : Polices d'assurance type et risques du transport maritime .....** **7**

### **Section 1 : L'assurance corps de navire .....** **7**

I- Risques inclus et garantis .....	8
A- Une assurance dommages avant tout .....	9
B- Une assurance pour frais imprévus .....	9
C- Une assurance de responsabilité partielle .....	10
II- Risques exclus et limitations .....	11
A- Exclusion des risques par la faute de l'assuré .....	12
B- Exclusion systématique de certaines catégories de risques .....	13
C- Limitations structurelles de la police corps .....	14

### **Section 2 : les assurances facultés (police type française) .....** **15**

I- Polices types et Risques garantis .....	15
A- Les différents types de polices d'assurances facultés .....	16
B- L'étendue de la couverture : polices d'assurance « tous risques » et « FAP sauf » .....	17
a) L'assurance sur facultés « tous risques... » .....	17
b) L'assurance sur faculté « FAP sauf... » .....	18
II- Risques exclus et limitations .....	19
A- Exclusions spécifiques à l'assurance facultés .....	20
B- Exclusions communes à l'assurance corps .....	20

### **Section 3 : l'assurance responsabilité civile (assureurs ou P&I clubs) .....** **21**

I- La Mutualisation des risques par les armateurs, les P&I club .....	22
A- Le Monopole des Protection and indemnity Club anglais .....	22
B- Monopole des clubs et alternatives .....	23
II- Contenu de la garantie proposée par les P&I .....	25
A- Les risques garantis .....	25
B- Risques exclus et limitations .....	27

### **Section 4 : Polices d'assurance spécifiques et fonds d'indemnisation .....** **28**

I- Vision générale des polices spécifiques .....	28
A- Police d'assurance risques de guerre, piraterie et assimilés .....	28
a) La police d'assurance sur facultés pour risques de guerre .....	28
b) La police d'assurance corps pour risques de guerre .....	30

B-	Police d'assurance complémentaire et clauses additionnelles	30
a)	clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance corps	31
b)	Clauses additionnelles et polices spécifiques à l'assurance sur facultés	31
c)	le risque de cybercriminalité	32
II-	Les fonds d'indemnisation en matière de dommage à l'environnement par pollution aux hydrocarbures	33
A-	La responsabilité du propriétaire de navire pour dommage par pollution	33
B-	Les fonds d'indemnisations internationaux, les conventions « FIPOL, STOPIA ... »	36

## **Titre 2 : Responsabilité des acteurs et articulation des recours en cas de sinistre**

		<b>38</b>
	<b>Section 1 : problématique de l'identification du transporteur</b>	<b>38</b>
I-	Notions de transport maritime	38
A-	La qualité de transporteur maritime	38
B-	Régime applicable au contrat de transport maritime	39
C-	Le connaissance	41
II-	Les difficultés d'identification du transporteur en cas d'affrètement et de sous-affrètement	42
A-	Les différents contrats d'affrètement	43
a)	Les contrats d'affrètements « classiques »	43
b)	Les contrats d'affrètements « modernes »	45
B-	Les problématiques entourant l'identification du transporteur et son assureur	46
	<b>Section 2 : Responsabilité et limite de responsabilité de l'armateur</b>	<b>48</b>
I-	La responsabilité de l'armateur	48
A-	La responsabilité générale de l'armateur	48
a)	La responsabilité de l'armateur	48
b)	La responsabilité du capitaine	49
c)	la responsabilité de l'armateur face à l'état	50
B-	La responsabilité spécifique pour abordage de l'armateur	50
II-	Les limites de responsabilité de l'armateur	52
A-	Les limites de responsabilité de l'armateur	52
B-	Les causes d'effacement des limites de responsabilité	54
	<b>Section 3 : Responsabilité et limite de responsabilité du transporteur</b>	<b>55</b>
I-	La responsabilité du transporteur maritime	55
A-	La responsabilité en qualité de transporteur	55
B-	La responsabilité en qualité d'affréteur à temps	56
II-	Les limites de responsabilité du transporteur maritime	57
A-	La limitation de responsabilité du transporteur maritime	58
B-	Les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime	59
	<b>Section 4 : le règlement du sinistre, recours contre les responsables et leurs assureurs</b>	<b>60</b>
I-	Les recours en cas de pertes, manquant ou d'avarie marchandise	60
A-	Les recours des ayants droits contre le transporteur	60
B-	Les recours des ayants droits contre l'armateur	62
II-	Recours en cas d'incident dans l'exploitation du navire	63
A-	Les recours dirigés contre l'exploitant du navire	63
B-	Le cas particulier de l'avarie commune	66

## **Conclusion**

**67**