

Robert DOMINGUEZ

COMPARAISON DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME
SUR FACULTES FRANCAIS ET ANGLAIS

Editions A. G. E. M. P.

oOo

- I N T R O D U C T I O N -

1° SECTION. LE MARCHÉ MONDIAL DE L'ASSURANCE MARITIME

Il existe des systèmes d'assurance maritime fort divers, des polices et des conditions multiples et, pratiquement, chaque nation possède les siens. La France ne fait pas exception, elle possède une police d'assurance bien faite et une organisation très développée. Mais le système anglais, parmi tous les autres, jouit d'un grand renom. D'abord s'il y a eu quelques polices au moyen âge (à Gênes et à Venise notamment), il a été le premier système mondial d'assurance maritime de l'époque moderne et son rayonnement, immense lorsque la Grande Bretagne était le "banquier et le navigateur du monde", est encore très important aujourd'hui. Son organisation est en outre remarquable ; répartie sur toute la surface du globe, elle est très compétente, documentée et rapide. Enfin l'importance de la représentation de la Grande Bretagne dans la finance et le commerce international, procure à l'assurance maritime anglaise un soutien puissant. Aussi, malgré la création de systèmes nationaux, les conditions d'assurance et l'organisation britanniques constituent dans tous les pays une concurrence sérieuse (là où elle est possible du moins, car par exemple les Etats d'Amérique du Sud imposent leurs propres systèmes à leurs nationaux).

2° SECTION. CONFRONTATION DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS FRANÇAIS ET ANGLAIS EN FRANCE.

A - Le choix de l'assuré. En France, en ce qui concerne cette partie de l'assurance maritime qui a trait aux marchandises, qu'on appelle "facultés" en terme de métier, le problème de cette concurrence se pose. D'abord, des étrangers peuvent avoir à choisir entre les conditions anglaises et

françaises ; ensuite, des Français, qui adoptent en majorité leur système national, peuvent néanmoins porter leur choix sur le système anglais.

B - Crédit documentaire et accréditif. Enfin, et surtout, l'assurance anglaise peut être imposée aux exportateurs français lorsqu'ils vendent C.A.F. (car sinon l'assurance n'est pas à leur charge et le problème ne se pose pas). En effet, les exportateurs français et leurs acheteurs choisissent souvent le crédit documentaire comme mode de règlement. L'importateur demande alors à sa banque qu'elle lui ouvre un crédit ; et lorsque la banque envoie à son correspondant en France un accréditif, par lequel le banquier de l'importateur prie le banquier de l'exportateur, le correspondant, d'effectuer un versement entre les mains du bénéficiaire contre la remise de certains documents, parmi ces derniers figure un titre d'assurance, car la Banque entend se prémunir contre les risques et exige cette garantie. Avec les autres documents : connaissement, facture, certificat d'origine, etc... l'exportateur, dans notre hypothèse où l'assurance lui incombe, doit fournir un titre d'assurance. Celui-ci est un certificat d'assurance, c'est-à-dire une simple attestation, ou un avenant de banque qui, lui, est translatif du bénéfice de l'assurance dont la banque devient ainsi titulaire. Or la banque de l'exportateur, qui reçoit l'accréditif, peut imposer que ce titre soit libellé aux conditions de l'assurance anglaise, parfois même qu'il émane d'une compagnie déterminée (tout au moins de nationalité déterminée).

Pourquoi cette exigence ? Tout d'abord parce que la banque, bien que française, peut s'être vu imposer cette clause par la banque de l'importateur. En effet, c'est la banque de l'importateur qui ouvre le crédit à une banque du pays de l'exportateur au bénéfice de ce dernier, c'est elle qui envoie l'accréditif. Elle est donc à même de stipuler que le système d'assurance des marchandises sera le système britannique. Ceci est très fréquent : les banques de nombreux pays importateurs de marchandises venant de France exigent l'assurance anglaise ; depuis la seconde guerre mondiale surtout, cette dernière a connu une reprise (en effet pendant ce conflit, le trafic ayant été suspendu avec l'Angleterre, l'assurance anglaise avait cessé d'être utilisée). Ensuite l'assurance anglaise peut être imposée à l'exportateur parce que la banque est anglaise ou américaine. Les banques anglo-saxonnes, en effet, préfèrent l'assurance anglaise parce qu'elles la connaissent bien et aussi parce qu'elle relève du même esprit, d'une même conception du droit

et du commerce que l'activité de ces banques. Dans ce cas, l'exportateur, s'il est convaincu qu'il serait plus avantageux pour lui d'être assuré aux conditions françaises, peut obtenir de la banque qu'elle le laisse s'assurer selon les clauses de la police française. Mais pour cela, il faudra qu'il le demande instamment et surtout qu'il soit un client assez important pour que la banque accepte de modifier ses conditions à cet égard.

3° SECTION. NECESSITE D'UNE ETUDE COMPARATIVE

Dans la pratique des affaires, le système anglais se trouve donc placé en parallèle avec le système français. Il est alors bon de connaître ce qui peut motiver un choix éventuel, c'est-à-dire le contenu exact de chaque contrat d'assurance, sa portée, et aussi les possibilités de l'organisation générale créée pour en permettre l'application.

- C H A P I T R E 1 -

CONCEPTION ET CADRES DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

FRANCAIS ET ANGLAIS

1° SECTION. LES BASES LEGALES DES CONTRATS FRANCAIS ET ANGLAIS ET LEUR DIFFERENCE FONDAMENTALE DE CONCEPTION.

A - Les bases légales. L'assurance française n'a comme base que quelques articles du Code de Commerce nettement insuffisants pour réglementer cette activité qui s'est beaucoup développée et qui est fort complexe aujourd'hui. L'assurance anglaise est régie par une loi de base : le "marine insurance act" de 1.906. Le "marine insurance act" ne prévoit pas une police statutaire type ; il ne requiert que quelques mentions essentielles : nom de l'assuré, de l'assureur, durée de l'assurance, montant, voyage. Il consacre les usages généralement admis et codifie des décisions légales et des clauses qui ont toujours été admises en matière d'assurance maritime. Ces stipulations ont été étendues et même modifiées depuis par la jurisprudence et la pratique.

B - La différence d'esprit. Les bases juridiques d'origine légale sont donc semblables dans les deux pays par leur brièveté et leur insuffisance. Mais ceci ne permet pas de présager une similitude des systèmes d'assurance qui reposent sur elles. A partir de ces bases (il ne faut pas oublier néanmoins qu'ils existaient déjà avant elles) ils se sont développés différemment et ont pris une physionomie tout à fait particulière. Cette dissemblance vient surtout d'une différence fondamentale entre le système d'assurance anglaise et le système français, différence quant à l'esprit même de l'assurance et qui touche à la conception du droit, du commerce, que la

Grande-Bretagne et la France ont élaborée. Cette différence a des racines profondes dans le génie propre à ces deux nations, génie qu'elles ont illustré au cours des siècles par leurs édifices juridiques, par l'établissement de leurs relations avec le reste du monde.

2° SECTION. LA CONCEPTION ANGLAISE

En effet, la Grande Bretagne, traditionnaliste (quant à la forme tout au moins) se réfère aux coutumes, aux usages dont le bien fondé a été établi par une longue pratique et qui ont acquis une force obligatoire du fait de l'habitude. Elle se méfie des conceptions littéraires ou philosophiques à priori et, pragmatique, elle laisse les faits et les transformations que subissent les choses, infléchir d'eux-mêmes ses usages et ses coutumes. C'est pourquoi elle se méfie des constructions juridiques, des lois écrites qu'elle trouve sans souplesse, tendance qui est notoire dans son droit constitutionnel ; c'est pourquoi elle n'hésite pas à suivre l'évolution qui partout se fait jour en ajoutant plutôt qu'en refaisant, et en subordonnant toujours les exigences de la logique à celles de la pratique. Tout ceci se traduit entre autres dans le domaine de l'assurance maritime. Ainsi il n'y a pas à proprement parler de police facultés anglaise ; on désigne sous ce nom l'ensemble d'usages, de coutumes et de textes qui servent à l'assurance des marchandises. Les textes sont très anciens, beaucoup datent du 18ème siècle, avec tous les inconvénients que cela peut présenter, d'autres sont plus récents mais ils ont été ajoutés sans ordre, sans lien, au gré des nécessités. Tout n'est pas prévu par écrit, on se réfère pour une bonne part à des traditions que connaissent les "averages adjusters", les dispatchers britanniques. Aussi la présentation est-elle confuse, manque-t-elle de logique, d'ordre, de plan.

3° SECTION. LA CONCEPTION FRANÇAISE

C'est pourquoi elle contraste avec la police française sur facultés. La conception française, elle, est logique, cartésienne. En droit français, l'écrit est la preuve suprême, la conception française aime les édifices idéologiques servant à définir et à réglementer à priori les diverses branches de l'activité humaine ; car ce qui est écrit est réputé sûr, stable et

s'oppose au vague et à l'ambigu. On retrouve dans l'agencement interne de ces écrits un même souci de rigueur, de clarté. Le côté pratique n'est pas négligé, mais on le subordonne à la logique ou du moins on ne peut concevoir qu'il ne puisse pas découler de celle-ci. La conception française tient compte de l'évolution des choses, parfois avec retard mais procède alors à une révision des principes et des textes. Elle préfère refaire, reprendre, qu'ajouter. Ainsi l'actuelle police française d'assurance maritime sur facultés, police-type, a été faite en 1944 (avant cette date, des imprimés avaient déjà été édités en 1888, 1919 et 1928), elle a été remaniée et mise à jour en 1947 et 1960. L'exposé qu'elle fait est clair, ordonné, assujéti à un plan, tout ce qui a trait à l'assurance des marchandises est réparti en chapitres qui sont rangés par ordre selon l'enchaînement logique et chronologique des faits et des opérations effectuées, ce qui est particulièrement satisfaisant. Contrairement à l'usage anglais, tout y est prévu, expliqué dans les détails. La coutume intervient bien, qui est très développée en France pour tout ce qui est maritime, mais celle-ci aide à l'interprétation et à l'application du droit, elle ne le remplace pas. En résumé, on peut dire qu'il faut connaître l'assurance avant de comprendre une police anglaise, tandis que la police française ne nécessite pas une telle connaissance préalable, elle peut servir de code.

4° SECTION. INTERET DE CETTE DIFFERENCE DANS LA CONCEPTION DU CONTRAT.

Cette différence de conception n'est donc pas simplement philosophique ou littéraire. Non seulement elle se traduit dans les faits : présentation des polices, législation de l'assurance maritime et pratique quotidienne, mais si l'on étudie plus en détail les différentes clauses, surtout celles qui ont trait au règlement de sinistres, l'intérêt de cette différence ne diminue pas.

5° SECTION. LA NOTION DE RISQUE DANS LE CONTRAT FRANCAIS ET DANS LE CONTRAT ANGLAIS.

A - La différence de notions. Avant d'aborder l'examen de ces clauses, il est nécessaire, pour comparer les différents modes d'assurance, pour déterminer l'étendue de la garantie de risques que chacun offre, de savoir

qu'on ne donne pas la même acception au mot "risque" dans le contrat français et dans le contrat anglais. Et pour la compréhension des polices il est indispensable de préciser ce qu'on entend par ce mot dans les deux systèmes. Pour le droit français de l'assurance maritime, le risque de mer comprend tout ce qui survient par la mer ou sur la mer, c'est-à-dire, d'une façon générale, tout ce qui a la mer pour théâtre. Tandis que les risques de mer anglais ne peuvent être que la conséquence des "perils of the sea" dont la notion est précisée par le "marine insurance act" de 1906, à l'exclusion de l'action ordinaire des vents et des mers. Ces "perils of the sea" aux termes du "marine insurance act", loi de base de l'assurance maritime anglaise, ne peuvent provenir que de l'action de la mer, c'est-à-dire qu'alors que la police française couvre tout ce qui survient par la mer ou sur elle, la police anglaise ne couvre que ce qui est provoqué par la mer.

B - Les "perils of the sea" - Ceux-ci sont :

- 1 - Tempête et mauvais temps
- 2 - insinuation de l'eau de mer et les dommages qui en résultent.
- 3 - échouement (mais pas échouage), collision et abordage.
- 4 - on y ajoute par extension, le feu, la baraterie, et le jet à la mer.

De ce double impératif : action de la mer et existence d'un péril (à l'exclusion de l'action ordinaire des vents et des mers) on peut donner deux exemples. Ainsi la buée de cale qui n'est pas provoquée par l'action de la mer n'est pas couverte. Mais si c'est la tempête ou le gros temps qui oblige l'équipage à fermer les panneaux d'aération, ce qui provoquera la buée, elle le sera. De la même manière aussi, si une marchandise saine s'est abîmée par suite du contact avec une marchandise en mauvais état sans qu'il y ait eu à l'origine un événement de mer inattendu, elle ne sera pas remboursée ; par contre si une entrée d'eau de mer dans la cale abîme une marchandise, ceci sera couvert ainsi que les dommages causés à d'autres lots par contact. Il faut donc choisir entre deux notions : la française qui est extensive de la fortune de mer (garantie de tout événement fortuit causé sur la mer ou ayant la mer comme théâtre) et l'anglaise qui est restrictive de la fortune de mer (dommage fortuit causé par la mer).

- CHAPITRE II -

LE CONTENU DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES FRANCAIS
ET ANGLAIS

1° SECTION. LES PRINCIPAUX MODES D'ASSURANCE DE LA POLICE FRANCAISE SUR FACULTES.

Cette notion déterminante de risque étant précisée, abordons l'étude des contrats à proprement parler. La police française sur facultés connaît deux principaux modes d'assurance (article 2) : "TOUS RISQUES" et "FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF" ou "F.A.P. SAUF".

A - "F.A.P. SAUF". Selon ce mode, les pertes ou dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés sont couverts s'ils résultent de "abordage ; échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur ; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; voies d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré ; déraillement ; heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; éroulement de bâtiment, pont, tunnel ou autre ouvrage d'art ; chute d'arbres ; rupture de digue ou conduite d'eau ; éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou rivières ; débâcle de glace ; raz de marée, cyclone ou trombe ; éruption volcanique ou tremblement de terre. Ce mode s'appelle "FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF" parce que les avaries particulières (par opposition à l'avarie commune où l'ensemble des intérêts : corps, facultés, frêts, c'est-à-dire bateau, marchandise et prix du transport sont mis en péril par un événement de mer) ne

sont pas remboursées par les assureurs sauf si elles proviennent d'un événement contenu dans la liste exhaustive.

B - "TOUS RISQUES". Quant à ce mode, il couvre tous les risques "F.A.P. SAUF" ainsi que généralement les dommages causés par fortune de mer ou événement de force majeure. Tant pour "F.A.P. SAUF" que pour "TOUS RISQUES" les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels sont aux risques des assureurs. De plus, la contribution des objets assurés aux avaries communes est garantie par les assureurs si elle a pour origine un événement autre qu'un risque expressément exclu (article 2 - 4°). Le fardeau de la preuve est renversé quand on passe du "F.A.P. SAUF" au "TOUS RISQUES". Dans le premier cas c'est à l'assuré, s'il veut être dédommagé, à prouver que le risque était couvert par l'assurance. Dans le second, c'est à l'assureur, s'il ne veut pas payer, à prouver que le risque était exclus.

2° SECTION. LES MODES D'ASSURANCE DE LA POLICE ANGLAISE SUR FACULTES

Dans les "institute cargo clauses", clauses de l'assurance maritime anglaise sur facultés, on retrouve les mêmes catégories, c'est-à-dire "ALL RISKS" (tous risques) et le "F.P.A." (free from particular average : franc d'avaries particulières) mais il ne faudrait pas en conclure à une identité entre les deux contrats d'assurance, d'autant plus qu'à côté de "ALL RISKS" et de "F.P.A." on trouve un troisième mode d'assurance inconnu en France et dénommé "W.A." (with average : avec avarie).

A - LE "F.P.A.". Tel qu'il est présenté dans l'"F.P.A. CLAUSE" il correspond sensiblement au "F.A.P. SAUF" français. Selon cette clause, l'assurance ne couvre pas les avaries particulières (à moins que le navire n'ait coulé, ne se soit échoué ou ait été incendié) sauf la perte totale d'un colis au cours du chargement, transbordement, déchargement ou toute perte ou dommage venant de l'explosion ou de la collision (contact du navire avec tout corps extérieur, même la glace). Il ressort de tout ceci que les conditions "F.P.A." sont fort semblables à celles du "F.A.P. SAUF" français. Néanmoins il faut remarquer que les premières sont beaucoup moins larges que les secondes. Pour cela il n'est que de comparer les listes de risques couverts dans les deux cas, ainsi par exemple l'écroulement de pont, bâtiments,

tunnels ou autres ouvrages d'art ; les chutes d'arbres, etc... sont des événements générateurs de risques couverts aux conditions françaises, ils ne le sont pas aux conditions anglaises.

B - Le "W.A." C'est un mode d'assurance assez particulier. Il n'existe pas dans la police française. Aussi il convient de le situer à la fois par rapport à la police anglaise et à la police française. Le "W.A." est un intermédiaire entre le "F.P.A." et le "ALL RISKS". Par rapport au "F.P.A." il ne présente que de faibles différences.

Tout d'abord la "W.A. CLAUSE" est rédigée à peu près dans les mêmes termes que la "F.P.A. CLAUSE". L'assurance ne couvre pas les avaries (à moins que le navire n'ait coulé, ne se soit échoué ou n'ait été incendié), sauf la perte totale d'un colis venant du chargement, transbordement, déchargement ou toute perte ou dommage venant de l'explosion, collision (contact du navire avec tout corps extérieur, même la glace). La différence entre le "W.A." et le "F.P.A." (ou F.A.P. SAUF) est qu'une avarie causée par eau de mer sans sinistre majeur, donne lieu à remboursement dans la garantie "W.A.", alors qu'elle ne donne pas lieu à remboursement lorsqu'il s'agit du "F.P.A.". De plus, le "W.A." se présente généralement avec une franchise d' $x\%$, alors que le "F.P.A." (ou F.A.P. SAUF) est sans franchise.

A ce propos il est à préciser que la franchise du "W.A." est généralement une franchise atteinte. C'est-à-dire que si le montant des avaries est inférieur à celui de la franchise, la compagnie d'assurance n'aura rien à payer, et s'il est supérieur elle devra verser tout ce à quoi elle est tenue en vertu du contrat, sans que le montant de la franchise puisse être déduit.

Par rapport au mode dénommé "TOUS RISQUES", le "W.A." présente des différences plus sensibles, très marquées avec le "TOUS RISQUES", elles sont plus effacées avec le "ALL RISKS" qui présente une transition continue avec le "W.A.". Mais avant d'examiner ces divergences et de bien situer le "W.A.", il est nécessaire de bien remarquer une différence dans la conception même de la police, différence qui oriente totalement l'idée du contrat d'assurance, qui ne se posait pas pour "F.A.P. SAUF" et "F.P.A." mais qui va être déterminante pour effectuer le parallèle "W.A." "ALL RISKS" d'une part, et les clauses correspondantes de la police française "TOUS RISQUES" d'autre part. Elle réside dans le principe suivant (qui n'apparaissait pas, répétons-le,

dans les clauses "F.A.P. SAUF" et "F.P.A." puisque seuls les événements énumérés peuvent y être source de risques couverts), principe qui s'énonce ainsi : dans le contrat d'assurance anglais, n'est garanti uniquement que ce qui est mentionné, alors que dans le contrat français tout est garanti sauf ce qui est expressément exclu.

Ainsi, si l'on en revient à notre projet initial qui est de situer le "W.A." par rapport au "TOUS RISQUES" après l'avoir fait par rapport au "F.A.P. SAUF" et au "F.P.A." on peut dire qu'en droit français point n'est besoin de faire une énumération des clauses de dommages et d'ajouter : rouille, oxydation, etc.... (les courtiers le font souvent cependant pour donner une satisfaction morale à leurs clients, mais c'est inutile) tandis qu'en droit anglais il faut au contraire spécifier tout ce qu'on veut couvrir : casse, coulage, rouille, buée de cale, etc... en plus de ce qui est couvert au départ, aux termes de la "W.A. CLAUSE". Si la différence entre le "F.A.P. SAUF" et le "W.A." est faible, elle est par contre très nette entre ce dernier et le "TOUS RISQUES" français. Il est impossible, si l'on part de ce principe fort simple, de confondre les deux modes d'assurance anglais et français, comme on l'a fait trop souvent par manque d'informations, et encore moins de préférer le "W.A." anglais au "TOUS RISQUES" français, beaucoup plus large au départ puisqu'il comprend tout ce qui n'est pas exclu.

C - Le "ALL RISKS". La différence entre le "W.A." et le "ALL RISKS" n'est pas aussi tranchée qu'entre le "W.A." et le "TOUS RISQUES" français. Les deux modes d'assurance anglais présentent une transition continue. En effet, si l'on se place d'un point de vue pratique on s'aperçoit que le "ALL RISKS" n'est autre qu'un "W.A." qu'on a amené à couvrir tous les risques par adjonctions de clauses mentionnant des faits générateurs (coulage, buée de cale, eau de pluie, casse, coup de crochet, rouille, etc...) En effet si, selon le droit de l'assurance anglaise, rien n'est couvert sauf ce qui est mentionné, on sera amené, suivant les risques que les assurés voudront voir couverts, à ajouter des clauses tenant compte de ces désirs et, lorsque ces additifs seront nombreux et variés, on arrivera à avoir une police très étendue couvrant à peu près les mêmes risques que la police-type "TOUS RISQUES" française. Ainsi par adjonction de clauses mentionnant des risques supplémentaires, le "W.A." se transforme en "ALL RISKS". Nous retrouvons ici l'opposition philosophique traditionnelle des deux conceptions qui faisaient

l'objet du début de cette étude : la conception latine qui procède par voie générale et la conception anglo-saxonne où ce ne sont que des cas d'espèce s'ajoutant, se juxtaposant.

A ce sujet, il convient de faire une remarque. Il arrive parfois, nous l'avons signalé, qu'on préfère les conditions "W.A." aux conditions "TOUS RISQUES" par manque d'informations. Dans cette attitude, le facteur primes à payer entre pour beaucoup. En effet, le taux de la police "W.A." est inférieur à celui de la police "TOUS RISQUES" française ; mais pour qu'une police "W.A." anglaise couvre tous les risques d'une police "TOUS RISQUES" française, il faut ajouter, nous l'avons vu, de nombreuses clauses additionnelles ; or, à chacune de celles-ci correspond, c'est bien évident, un taux de surprime dont le total n'a plus qu'un lointain rapport avec le taux "W.A.". Ce dernier ne semble plus alors aussi avantageux.

D - Les risques exclus. A l'inverse cependant, il ne faudrait pas attribuer au "TOUS RISQUES" français une supériorité absolue parce que tout y est couvert, sauf les exclusions énumérées, alors que le "W.A." anglais ne couvre que les risques énumérés dans la police et qu'il faut spécifier tout ce qu'on veut couvrir en plus. En effet il y a des limites à la différence entre les deux garanties, les nombreuses exclusions énumérées dans la police française font barrage à une extension démesurée du "TOUS RISQUES". Ainsi les articles 7 et 8 de la police français mentionnent respectivement les risques exclus dans tous les cas et les risques exclus à moins de stipulations contraires. Les premiers sont :

les amendes, confiscations, saisies et assimilés

le vice propre de l'objet assuré

faits ou fautes de l'assuré préposé ou représentant (surtout les défauts de l'emballage)

les risques atomiques

les retards ou les obstacles apportés à l'opération commerciale de l'assuré.

Les risques exclus à moins de stipulations contraires sont :

la guerre civile ou étrangère et tous les accidents ou fortunes de guerre.

les émeutes et les grèves ou faits populaires,

le vol ou la disparition.

Le système anglais, lui, est bien plus simple puisque tout ce qui n'est pas expressément stipulé est réputé exclu. Cependant l'exclusion du vice propre et du retard est énoncée en toutes lettres dans l'"ALL RISKS CLAUSE". On peut lire en effet : "This insurance.... shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice of nature of the subject-matter insured". De même les risques de capture, saisie, arrêt, explosion d'engin de guerre, émeute, guerre civile, etc... sont écartés par la "F.C. and S. CLAUSE" (warranted free of capture, seizure, arrest).

3° SECTION. LES CLAUSES ADDITIONNELLES.

Il faudra donc si l'on veut que les risques en principe exclus, sauf stipulations contraires, soient quand même à la charge des assureurs, mentionner expressément leur couverture : dans la police française pour faire cesser les exclusions de l'article 8, dans la police anglaise pour qu'ils y figurent, puisque seuls les risques mentionnés sont couverts. D'où l'existence de clauses additionnelles françaises : "risques de vol", "risques de grèves, lock out, émeutes et mouvements populaires", "risques de guerre" que nous retrouvons dans les clauses additionnelles anglaises : "Institute, theft, pilferage and non delivery clause", "institute strikes, riots and civils commotion clause", "institute war clause" et "institute war clause" pour les colis postaux et les marchandises transportées par air.

4° SECTION. RAPPEL.

En résumé, et ceci est capital pour les exportateurs français, il n'est pas possible de mettre sur le même plan le "TOUS RISQUES" français et le "W.A." anglais et par conséquent de préférer ce dernier en estimant que la garantie offerte par lui est supérieure à celle qu'offre le premier. En effet, dans le contrat "TOUS RISQUES" français, ainsi que nous l'avons vu, tout est garanti sauf ce qui est expressément exclu (articles 7 et 8 de la police) ; tandis que le contrat "W.A." anglais est en réalité très proche du "F.P.A.", ou, si l'on veut, du "F.A.P. SAUF" français (dont les conditions sont cependant, on le sait, plus larges que celles du "F.P.A."). Et ce n'est que par l'addition de clauses mentionnant les faits générateurs des risques que l'on veut voir couverts, que l'on parvient à élaborer une police très étendue couvrant sensiblement les mêmes risques que la police

type "TOUS RISQUES" française. Par exemple la buée de cale, qui a déjà retenu notre attention, est comprise dans la police "TOUS RISQUES" française ; au contraire il faudra la mentionner spécialement pour qu'elle soit couverte par la police anglaise. Il ne faut pas oublier, ainsi d'ailleurs que cela a déjà été précisé, qu'à chacune de ces clauses ajoutées correspond un taux de surprime qui alourdit notablement le taux de la prime due au titre de l'assurance "W.A."

5° SECTION. LES CAS PARTICULIERS.

Telle est la physionomie que présentent les polices d'assurances sur facultés française et anglaise. Dans ces grands cadres et suivant ces principes généraux vont s'ordonner des clauses dont l'importance dans la pratique requiert une étude approfondie.

A - Les frais pour préserver les marchandises. Tout d'abord dans la police française, l'article 2 (4°) en plus des risques prévus à "F.A.P. SAUF" et à "TOUS RISQUES" établit que les assureurs prennent à leurs risques les frais engagés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte dont ils répondent. Ces frais peuvent être : le reconditionnement des marchandises, leur réensachage, le déchargement, le magasinage et la réexpédition.

B - L'avarie commune. - Puis, tant aux conditions "F.A.P. SAUF" que "TOUS RISQUES", les avaries communes sont à la charge des assureurs. Le 4° de l'article 2 stipule en effet que : "les assureurs garantissent en outre la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu".

C - La relâche forcée ou le détournement forcé de route. - Toujours tant aux conditions "F.A.P. SAUF" que "TOUS RISQUES", les risques à la charge des assureurs demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage et de navire, ainsi qu'en cas de baraterie de patron, comme le rappelle l'article 2.

D - Les clauses illicites de connaissance. Enfin l'article 6 précise que les assureurs n'acceptent pas les clauses de connaissance qui se réfèrent à des risques non couverts et celles qui auraient pour effet d'exonérer

les transporteurs en tout ou en partie de leur responsabilité légale, en raison d'une déclaration sciemment inexacte quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

E - Ces cas dans la police anglaise. Ces clauses à portée générale, puisqu'elles valent pour l'assurance des facultés tant aux conditions "F.A.P. SAUF" que "TOUS RISQUES", se retrouvent dans la police anglaise (on sait ce qu'il faut entendre par ce mot). Ainsi, pour suivre l'ordre des conditions françaises, les assureurs britanniques prennent aussi à leurs risques les frais exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte dont ils répondent.

Ceci est prévu par la "SUE AND LABOUR CLAUSE". De même la contribution d'objets assurés aux avaries communes est garantie par les assureurs anglais, si toutefois l'origine de cette avarie est un événement expressément prévu comme générateur de risques aux termes de la police (selon le principe anglais). Ceci vaut aussi bien pour "F.P.A." que pour "W.A." ou pour "ALL RISKS". De plus si on a choisi "L'EXTENDED COVER CARGO CLAUSE" les risques à la charge des assureurs demeurent couverts même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, comme l'énoncent les termes de la clause "In the course of this transit the goods are covered during : deviation, delay beyond the control of the assured, forced discharge, reshipment and transshipment..." D'autre part l'on sait que la baraterie a été incluse par extension dans les "perils of the sea" seuls couverts par la police. Enfin si l'article 6 de la police française précise que les assureurs n'acceptent pas les clauses des connaissements qui se réfèreraient à des risques non couverts, on sait que seuls les risques mentionnés sur la police anglaise sont couverts, aussi des clauses semblables ne sauraient être invoquées ; quant à celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs de leur responsabilité légale et qui ne sont pas acceptées par les assureurs aux termes de l'article 6, elles ne le sont pas non plus par les assureurs anglais.

6° SECTION. LA DUREE DE LA COUVERTURE DES RISQUES

Les risques sont donc définis et assurés selon les conditions précédentes. Mais quand commencent-ils et quand les assureurs tant Français qu'Anglais, cessent-ils de les couvrir ? C'est le problème de la durée des risques.

A - Selon le contrat français. Pour la police française (article 9), les risques commencent au moment où les facultés assurées quittent les magasins de l'expéditeur et cessent au moment où elles rentrent dans les magasins du destinataire ou de ses ayants-droit. Au lieu de destination, la garantie des assureurs se prolongera pendant 30 jours (ou 15 s'il s'agit d'un point de l'intérieur), à moins que le destinataire ou l'assuré ne prenne livraison des dites facultés avant l'expiration de ce délai, auquel cas, comme le stipule l'article 10, les risques cesseront à ce moment.

B - Selon le contrat anglais. Pour l'assurance maritime anglaise, les risques débutent aussi, ainsi qu'il en a toujours été l'usage, au moment où les facultés quittent l'entrepôt de l'expéditeur, mais cessent dès que le bateau a atteint son point de destination finale. Cependant par l'addition de la clause "WAREHOUSE TO WAREHOUSE" (magasin à magasin), on prolonge la garantie de 15 jours si le lieu de destination est un port, de 30 jours si c'est un point de l'intérieur, ou jusqu'à l'entrée des marchandises dans l'entrepôt du réceptionnaire si elle a lieu avant l'expiration de ce délai.

7° SECTION. LA PRIME.

Bien sûr ces risques sont couverts moyennant une prime qui dépend de la valeur des marchandises d'une part, et du taux fixé par les parties d'autre part.

A - Dans la police française. L'article 13 de la police française stipule que la prime est acquise aux assureurs dès que les risques ont commencé à courir. Si elle n'a pas été payée dans les 8 jours au plus tard de la remise aux assurés de l'acte dans lequel elle est ressortie, les risques seront suspendus jusqu'au lendemain 0 heure de la date du paiement de la prime en retard (s'il s'agit d'une police d'abonnement, ces mesures ne sont pas valables). L'article 14 ajoute que les taxes, droits ou impôts sont à la charge de l'assuré. Enfin, l'article 15 stipule que l'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous renseignements utiles relatifs à l'expédition : voyage, nom du navire, etc...

B - Dans la police anglaise. Toutes ces obligations se trouvent aussi dans les usages anglais et solidement établies par la pratique. Cependant la période de 8 jours française ne se retrouve pas dans les usages anglais, il n'y a en effet pas de délai fixé d'une façon générale. Celui-ci

variera selon les cas et sera établi dans chaque contrat. De plus, les risques une fois suspendus, le sont définitivement.

8° SECTION. LES DEVOIRS DE L'ASSURE.

A - La notion des devoirs de l'assuré et sa justification. Les assureurs couvrent donc les risques ainsi définis durant certaines périodes et moyennant des primes, mais l'assuré n'en est pas pour autant exonéré de toute obligation. En effet, il ne serait pas juste que l'assuré, parce qu'il est garanti, ne se sente plus concerné par l'expédition de ses facultés et se désintéresse totalement de ce qui adviendra à ces dernières et des intérêts de ses assureurs. Le droit anglais est d'ailleurs sur ce point beaucoup plus strict que le droit français comme nous allons le voir.

B - Selon la police française. Ceci est du domaine de l'article 16. Celui-ci (16 - 1°) énonce d'abord que l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, procéder au sauvetage des objets assurés sans qu'on puisse opposer aux assureurs d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de leur responsabilité. C'est-à-dire que les assureurs et les assurés doivent agir loyalement pour empêcher que les marchandises soient atteintes bien que les seconds puissent répercuter sur les premiers les effets des dommages éventuels.

C - Selon la police anglaise. Or cette idée est très importante dans l'esprit de l'assurance anglaise, c'est pourquoi nous trouvons dans la "WAIVER CLAUSE" (clause de renonciation) un texte qui rappelle le texte français ou en tout cas poursuit le même but : "And it is especially declared and agreed that no acts of the insurer in recovering, saving or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment".

D - Règles françaises lorsque le risque s'est quand même réalisé. Mais au cas où ces mesures n'auraient produit aucun effet ou bien n'auraient pu être prises et que le dommage serait causé, l'article 16 (2° et 3°) stipule que l'assuré doit prendre toutes mesures pour conserver au profit des assureurs ses droits et recours contre le transporteur ou autre tiers responsable et prêter son concours aux assureurs pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires. L'assuré est responsable en ce domaine du préjudice

causé aux assureurs par sa négligence ou celle des expéditeurs, destinataires, préposés ou ayants-droit. Précisons tout de suite que des réserves doivent être prises contre les transporteurs ou tout tiers responsable par l'assuré ou le destinataire, en cas d'arrivée des marchandises en mauvais état, sur-le-champ si les dégâts sont apparents, dans les 3 jours suivants s'ils ne le sont pas. En somme il ne s'agit pas pour l'assureur de se décharger de ses obligations au détriment de l'assuré mais d'obliger ce dernier à aider celui qui assure sa sécurité lorsque celle-ci a été compromise, attitude que les assurés français, il faut bien le reconnaître, sont assez peu enclins à adopter d'eux-mêmes : parce qu'ils ont payé une prime, ils s'estiment exonérés de toute obligation.

E - Règles anglaises lorsque le risque s'est quand même réalisé.

Sur ce point, la police anglaise se montre beaucoup plus stricte. A l'article 16, 2° et 3°, correspond la "BAILEE CLAUSE" (clause du détenteur). Son examen est des plus instructifs. Jusqu'à concurrence de la responsabilité du transporteur ou gardien, déclare cette clause, les pertes ou dommages subis par les facultés sous la garde d'un transporteur ou gardien ne sont pas garantis. Si le connaissement ou le contrat de transport stipule que le transporteur ou gardien de marchandises est bénéficiaire de l'assurance, aucune réclamation au sujet de ces marchandises ne pourra être reçue. Mais les assureurs avanceront à l'assuré à titre de prêt sans intérêt une somme égale au montant de ce qu'ils auraient à payer selon la police, si le transporteur refuse de reconnaître sa responsabilité, à condition que l'assuré fasse diligence pour engager une poursuite afin de démontrer la responsabilité du transporteur ou tiers responsable et à charge pour lui de rembourser les assureurs de ce prêt à concurrence de l'indemnité obtenue. Cette clause revient donc à dire que dans le système anglais on laisse l'assuré face à face avec le transporteur afin d'éviter qu'il se désintéresse de la responsabilité du transporteur ou gardien, ou omette de rechercher la responsabilité de ces derniers, notamment par la pratique qui consiste à leur transférer le bénéfice de l'assurance. La "BAILEE CLAUSE" rétablit au profit des assureurs l'équilibre rompu par cette négligence ou par cette pratique. Mais ceci ne joue que jusqu'au montant de la responsabilité du transporteur, les garanties de la police intervenant pour le surplus afin précisément, en ne lésant pas l'assuré, de maintenir cet équilibre et de conserver au contrat sa valeur de garantie, laissant pour cela à l'assuré le bénéfice de l'assurance dans le cas où le transporteur refuserait de reconnaître sa responsabilité.

- C H A P I T R E III -

APPLICATION DES CONTRATS D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

FRANCAIS ET ANGLAIS

1^o SECTION. LES DOMMAGES ET LEUR EXPERTISE

Telles sont les modalités de l'assurance maritime anglaise et française sur facultés. Mais l'assurance a un but bien précis : se faire indemniser des conséquences des sinistres. Elle va donc recevoir son application lorsque les marchandises ainsi assurées subiront des pertes ou des dommages. Ceci pose en même temps le problème de l'organisation créée à cette fin et qui va intervenir lors d'un sinistre.

A - L'organisation mondiale de l'assurance maritime française et son rôle. La police française prévoit par ses articles 18 et 19 que dans les délais (15 ou 30 jours) suivant l'arrivée des facultés au lieu de destination, le réceptionnaire devra faire constater les dommages (en vue de remboursement), au cours d'une expertise amiable contradictoire entre lui et un commissaire d'avaries avec, s'il y a lieu, l'aide d'experts nommés par eux (les frais et honoraires seront réglés par le réceptionnaire qui sera remboursé par l'assureur). Ce commissaire d'avaries quel est-il ? c'est ici que se pose le problème de l'organisation. Les compagnies d'assurance exerçant en France se sont groupées en un "Comité Central" qui, entre autres tâches, s'occupe de recruter et de contrôler dans tous les lieux du monde où touchent des marchandises françaises, des personnes connaissant les marchandises qui parviennent généralement où elles se trouvent et le droit de l'assurance maritime. Autant que possible on choisit des individus

indépendants ou au moins n'exerçant pas de profession incompatible avec le commissariat (comme réceptionnaire ou concurrent du réceptionnaire etc...) Ils sont nommés par la "Commission Administrative" (conseil d'administration) du Comité. La demande de l'assuré est rejetée s'il n'y a pas d'expertise contradictoire ou si l'on ne s'est pas adressé au commissaire d'avaries du Comité (à moins qu'il n'y en ait pas à l'endroit où la constatation a dû être faite, dans ce cas on s'adressera à l'agent de l'U.I.A.T. "UNION INTERNATIONALE DES ASSUREURS DE TRANSPORT", à celui des LLOYDS et en dernier ressort aux autorités consulaires ou au Tribunal de Commerce).

B - L'organisation mondiale de l'assurance maritime anglaise et son rôle. Le système anglais est similaire dans ses grandes lignes, les buts et les résultats recherchés étant les mêmes il aurait pu difficilement en être autrement. D'ailleurs les assureurs anglais sont encore plus stricts sur le chapitre des délais, celui du caractère obligatoire de l'expertise et de la personne du commissaire. Là, quelques mots sur l'organisation anglaise sont nécessaires. Il existe d'une part le LLOYD'S et d'autre part une association de compagnies d'assurance : l'"INSTITUTE LONDON UNDERWRITERS", qui n'ont pas de lien entre eux. Ces compagnies sont semblables à celles que nous connaissons en France et pratiquent l'assurance de la même façon. Le "LLOYD'S" est une organisation : ensemble d'assureurs privés (underwriters at Lloyd's) non solidaires mais responsables chacun dans tous ses biens, groupés pour des commodités matérielles de souscription dans des syndicats indépendants. Chaque syndicat élit un délégué qui souscrit des risques pour le compte de son groupement et les répartit entre les membres à pourcentage égal. Les LLOYD'S et L'INSTITUTE LONDON UNDERWRITERS ont chacun leur réseau de commissaires d'avaries. Le réseau britannique est le plus étendu du monde, il y a pratiquement un commissaire ("agent") dans tous les ports (parfois c'est le même pour les compagnies et les LLOYD'S). C'est à lui que le réceptionnaire est tenu de s'adresser et les assureurs sont très stricts sur ce point. Néanmoins il arrive qu'il n'y en ait pas, alors on peut s'adresser à l'agent de l'U.I.A.T., à celui du Comité français, au Tribunal de Commerce ou au Consulat. Le réseau britannique, le plus vieux du monde, le mieux informé (les "LLOYD'S REGISTERS" sont une source inépuisable de renseignements), le plus étendu, est justement réputé pour son sérieux et sa compétence, mais aussi pour sa stricte observance des clauses des polices.

2° SECTION. LE REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES DANS LES CONTRATS D'ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTES FRANCAIS ET ANGLAIS.

Après les constatations intervient le règlement des dommages et pertes, prévu minutieusement dans la police française (article 20 et suivants) et établi par les usages en Angleterre.

A - La détermination des indemnités. Il y a très peu à dire sur ce point car les règles sont fort semblables dans les deux pays puisqu'elles obéissent aux mêmes données, répondent aux mêmes besoins, sont faites dans le même but et que, par ailleurs, elles découlent de la logique des événements et de la nécessité, ce qui les rend très prévisibles.

L'importance des avaries, constatée par l'expertise, est déterminée pour chaque colis (en France du moins, car le règlement colis par colis n'est pas prévu en Grande-Bretagne). Elle est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu étant appliqué sur la valeur d'assurance. Si les assureurs ont jugé utile de renvoyer au lieu de fabrication tout ou partie des objets assurés, les risques de retour et de réexpédition ainsi que les frais de transport sont à leur charge, si les avaries constatées l'étaient. La franchise (calculée sur la valeur d'assurance) est éventuellement soustraite ; il y a même en France une franchise automatique de 5 %, sauf lorsqu'il s'agit de contributions d'avarie commune et d'avarie particulière en frais ou des conditions "F.A.P. SAUF". Le coulage ou la freinte de route, c'est-à-dire le déchet prévisible et normal de toute expédition, n'est pas à la charge des assureurs. Ceci est encore plus vrai pour l'assurance anglaise car la notion de "perils of the sea" ne recouvre que des risques imprévisibles, fortuits, et l'assuré anglais estime normal d'affronter seul les aléas habituels du commerce maritime (alors que son homologue français a la fâcheuse tendance de tout vouloir se faire rembourser parce qu'il a versé une prime). On obtient ainsi le montant des indemnités dues par les assureurs.

B - Limite aux engagements des assureurs en cas d'accumulation des objets assurés. Il peut arriver cependant que le montant effectivement versé par ceux-ci soit inférieur à celui qui vient d'être calculé, par suite d'une limitation à leur engagement spécialement prévue lors de certaines

circonstances. En effet, il se peut que les marchandises de diverses expéditions pour le compte d'un même assuré s'accumulent soit à terre en un lieu quelconque, soit sur un même navire par suite de leur chargement ou de leur transbordement sur un navire autre que celui désigné au connaissement. Aux termes de l'assurance anglaise et de l'assurance française, dans les cas d'accumulation sur navire ou à terre (mais uniquement entre l'embarquement au port de départ et le débarquement au port d'arrivée), le plein souscrit par expédition et par navire constitue la limite de l'engagement des assureurs. Cependant la police française ne fait pas une application stricte de cette règle : en effet elle prévoit à l'alinéa 2 de l'article 34 que si l'accumulation a eu lieu à l'insu de l'assuré, les facultés demeureront valablement assurées.

Mais l'accumulation à terre peut se produire dans un lieu quelconque avant l'embarquement ou après le débarquement. Alors les risques s'accroissent anormalement pour les assureurs car la limite du plein par navire ne peut jouer ici et un seul accident (ou une seule série d'accidents provenant d'un même événement) peut entraîner la perte ou l'avarie de tout le lot, tandis qu'en temps normal, et pour aboutir à ce résultat, il faudrait autant d'accidents que d'expéditions différentes. Si les chances de voir l'ensemble des marchandises subir une perte ou une avarie augmentent du fait de la réunion des diverses expéditions en un même point, il faut corrélativement que l'engagement des assureurs soit restreint.

Les assureurs britanniques pallient cet inconvénient en faisant figurer dans la police la "LOCATION CLAUSE" (clause localité). Elle s'énonce de la façon suivante : "In case of loss and/or damage before shipment to the insured interest in any one locality, the Underwriter, notwithstanding anything to the contrary contained in this contract, shall not be liable in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same event for more than his proportion of an amount up to, but not exceeding the sum of £ The conveyance of the insured interest upon interior waterways or by land transit shall not be deemed to the shipment within the meaning of this clause". Ce qui peut se traduire par : "En cas de perte et / ou dommages survenus à la chose assurée avant son embarquement dans une seule et même localité quelconque, l'assureur nonobstant toute disposition contraire du présent contrat, ne répondra pas, pour un seul et même accident ou une seule et même série d'accidents provenant du même événement, de plus

que sa proportion d'une somme pouvant atteindre mais non dépasser £.....
Le transport de la chose assurée sur cours d'eau intérieurs ou par véhicules terrestres ne sera pas réputé embarquement dans le sens de la présente clause.

Cette clause se trouve insérée dans les polices d'abonnement, c'est la "LOCATION CLAUSE(FLOATING POLICY)", ou dans la police à alimenter, c'est alors la "LOCATION CLAUSE (OPEN COVER)". La police d'abonnement va retenir notre attention dans une prochaine section ; mentionnons simplement ici que la police à alimenter est, comme la police d'abonnement, une police à temps, mais prévoit un montant global pour un marché déterminé, toutes les expéditions effectuées pour l'assuré pendant cette période sont automatiquement couvertes jusqu'à concurrence de ce montant (si toutefois une déclaration d'aliments en est faite aux assureurs dans les 8 jours au plus tard de la réception des avis nécessaires). Lorsqu'il s'agit de la police d'abonnement, la "LOCATION CLAUSE" comporte un additif ; après le montant prévu (£.....) on trouve en effet le passage suivant : "in all taken in conjunction with preceding and/or succeeding insurances" c'est-à-dire "en tout, prise en conjonction avec les assurances précédentes et/ou suivantes". Ainsi, lorsque les marchandises assurées s'accusulent dans un même lieu avant leur embarquement et qu'en conséquence la probabilité des risques que l'ensemble soit atteint augmente plus que prévu, les assureurs ne sont tenus par accident que jusqu'à concurrence d'une somme préalablement déterminée, au cas où ces facultés seraient perdues ou endommagées. Cette somme est, dans la pratique, généralement égale au plein de la police.

Le danger constitué pour les assureurs par une accumulation de marchandises est aussi prévu par la police française, dans le cadre de la police d'abonnement et à alimenter, aux articles 34 et 37. Il est précisé que le plein souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements des assureurs ; si avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port d'arrivée les objets assurés s'accusulent en un lieu quelconque pour quelque cause que ce soit (même la force majeure), les assureurs ne peuvent être responsables pour une somme supérieure à ce plein maximum. Comme l'on voit, il s'agit de la même règle que la règle anglaise, exprimée d'une façon un peu différente. Cependant la somme au-delà de laquelle les assureurs ne sont plus tenus est égale au plein maximum, selon la

police française, alors qu'elle n'est pas fixée d'avance dans la "LOCATION CLAUSE" et sera déterminée par accord des parties. Cependant comme en pratique, on le sait, cette somme est généralement égale au plein de la police, cette différence est plus formelle que réelle.

C - Le versement des indemnités. Les indemnités ainsi déterminées sont dues par les assureurs et payables comptant 30 jours au plus tard après la remise complète de pièces justificatives. Lors du paiement il y aura compensation avec les primes dues par les assurés. Ces deux règles se trouvent dans la police française sur facultés (article 25). Les indemnités sont dues aussi au terme de l'assurance anglaise, mais encore une fois on ne retrouve pas de délai fixe comparable à celui des 30 jours de la police française. Néanmoins, en cas de retard de paiement injustifié, on pourrait s'adresser aux tribunaux qui apprécieraient.

D - Les litiges au sujet du règlement. En cas de litige, une réglementation de la compétence existe : dans la police française elle est prévue à l'article 31, celui-ci stipule que les assureurs doivent être assignés devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit ou bien devant le Tribunal du lieu où se trouve le siège social de la compagnie d'assurance. L'assuré sera assigné devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, en y faisant élection de domicile.

En droit anglais de l'assurance maritime, il n'y a pas de lieu déterminant la compétence : la seule compétence reconnue est celle de la Haute Cour de Justice et plus précisément des sections "Queen's bench" et "Admiralty division" pour les conflits d'assurance maritime. En outre il convient de signaler une particularité au sujet de l'assignation. En effet, à moins que l'on ne se soit assuré auprès d'une compagnie de "L'INSTITUTE LONDON UNDERWRITERS" (qui est rappelons-le une association de compagnies semblables à celles que nous connaissons en France et pratiquant l'assurance de la même façon), on s'est adressé à un délégué de syndicat "UNDERWRITERS AT LLOYD'S" qui a souscrit les risques pour le compte de son groupement et les a répartis entre les membres à pourcentage égal. Dans ce cas, si un litige intervient et que, ne pouvant le régler à l'amiable il convient d'agir en justice, il faudra assigner chacun des "underwriters" séparément, car, nous l'avons vu, ce sont des assureurs privés indépendants, non solidaires et qui ne se sont groupés en syndicat que pour des commodités matérielles de souscription. Cette multiplicité d'assignations entraîne des frais importants, une perte de temps et implique une procédure complexe.

3° SECTION. LA POLICE D'ABONNEMENT.

Telles sont les deux polices d'assurance maritime sur facultés française et anglaise. Mais l'assurance des marchandises peut se comprendre de deux façons : soit au voyage, soit pour tous les voyages qui se feront au nom de l'assuré pendant un certain temps.

A - La police française. Dans le premier cas il sera fait une police au voyage, dans le second on aura recours à une police d'abonnement (une police flottante) prévue par les articles 32 et suivants. Selon cette formule les assureurs couvrent automatiquement toutes les expéditions de l'assuré à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition que l'assuré prévienne ses assureurs par déclaration d'advice dans les 8 jours de la réception des avis nécessaires (c'est-à-dire que l'assuré doit prévenir les assureurs de l'expédition qui se fait pour son compte et mentionner ce qui a été expédié dès qu'il en a connaissance lui-même, les livres et la correspondance de l'assuré pourront être exigés à des fins de contrôle). Les expéditions faites pour le compte de tiers ayant donné à l'assuré mandat de pourvoir à l'assurance, sont couvertes. La police est souscrite pour un plein maximum par expédition et par navire, qui constitue la limite des engagements des assureurs (mais une dérogation est prévue si le plein se trouve dépassé à l'insu des assurés, comme cela a été précisé plus haut lors de l'examen de l'article 34 de la police française). Sauf stipulations contraires, la police d'abonnement est valable un an. Elle se renouvelle par tacite reconduction. Elle peut être résiliée sous préavis d'un mois.

B - Son homologue anglaise : la "Floating Policy". Ce mode d'assurance existe en Angleterre. La police d'abonnement s'appelle "Floating Policy". La durée est convenue entre assuré et assureur, elle est généralement d'un an. Les conditions sont exactement les mêmes, aussi il est inutile de les reproduire à nouveau. Mentionnons cependant que si l'assuré doit prévenir l'assureur à chaque expédition, dès qu'il en a connaissance, il n'y a pas comme en France de délai légal, à moins qu'il n'y en ait un expressément convenu entre les parties. Il faut aussi dire qu'il n'y a pas de police d'abonnement pour tous produits, comme c'est l'usage en France où il est courant de lire "de tout point du globe à tout point du globe, pour toutes marchandises". Selon le droit anglais de l'assurance il faudra mentionner pour chaque police la ou les facultés qui seront expédiées, chacune faisant

l'objet de modalités différentes qui sont portées sur des imprimés spéciaux. C'est ainsi que l'on trouve des "COAL CLAUSE" "WOOL CLAUSE" "COTTON CLAUSE" etc... modifiées au besoin ou remaniées selon les désirs du client, faites pour ainsi dire sur mesure, par accord entre ce dernier et les assureurs ; ce qui est représentatif de l'esprit pratique anglais ennemi des réglementations à priori et à vocation générale.

Cependant il ne faudrait pas conclure sur ce point à une supériorité absolue de l'assurance anglaise sur l'assurance française. En effet, la rapide évolution des conceptions en honneur il y a quelques décades, l'exemple britannique et les obligations imposées par la concurrence à l'échelon mondial, ont amené l'assurance française à adopter une politique nouvelle à cet égard. Si l'objectivité ne permet pas de parler d'identité complète en ce domaine, elle impose cependant de reconnaître que les assureurs français savent se plier aux exigences de la vie économique et commerciale et satisfaire les désirs des assurés lorsque ceux-ci ont besoin de clauses spéciales ou que l'on aménage des clauses déjà existantes vu la particularité des circonstances, celle de la situation dans laquelle ils se trouvent, ou celle des marchandises qu'ils veulent envoyer sur mer. Ainsi les polices françaises, dans les limites imposées par le droit et la raison, sont adaptées aux besoins des assurés lorsque ceux-ci en expriment le désir. De même il existe des clauses particulières à certaines marchandises qui font pendant à leurs homologues anglaises : clauses pour le cacao et les palmistes par exemple, ou pour les laines, les cotons, etc...

C O N C L U S I O N

1° SECTION. LE PROBLEME DU CHOIX

Entre ces deux systèmes d'assurance : la police d'assurance maritime sur facultés française et les règles anglaises pour l'assurance des transports maritimes de marchandises, le choix est donc possible . Si l'on considère les deux polices dans leur ensemble avec leurs qualités et leurs défauts, il semble qu'elles se valent . La police anglaise est plus pratique, plus souple, mieux adaptée aux désirs de chaque assuré . Mais la police française est plus claire, d'une compréhension plus facile ; l'assuré sait tout de suite quels sont ses droits et ses obligations et les limites de son assurance, elle est aussi minutieuse et complète et, nous l'avons vu, elle sait également s'adapter aux cas particuliers . L'organisation britannique est plus étendue, plus rapide, mieux informée, mais les assureurs français sont moins stricts que leurs homologues anglais, plus arrangeants et animés d'un esprit commercial : ils paient quand ces derniers ne le feraient pas (et notamment là où les assureurs anglais ne verraient que des aléas normaux du commerce maritime) .

2° SECTION . BILAN SOMMAIRE DES AVANTAGES ET INCONVENIENTS RESPECTIFS DES DEUX CONTRATS .

Cependant, et en toute ~~sincérité~~ ^{honnêteté} il faut le reconnaître, la couverture offerte par la police française est plus large ne serait-ce que parce que tous les dommages ayant la mer pour théâtre sont remboursés, tandis qu'en droit anglais, en vertu du principe du "Marine Insurance Act" les risques

couverts sont uniquement ceux qui proviennent de la mer . Ne serait-ce aussi qu'en raison du principe de l'assurance française suivant lequel tout est couvert sauf ce qui est expressément exclu, tandis que le principe de l'assurance anglaise est que rien n'est couvert sauf ce qui est mentionné, différence sur laquelle nous nous sommes longuement penchés .

3° SECTION . SUGGESTION D'UNE SOLUTION A CE PROBLEME A L'USAGE DE L'ASSURE FRANCAIS .

Aussi, en nous plaçant du point de vue de l'assuré français, qui est le nôtre, il semble que mieux vaut souscrire une police française, d'autant plus qu'on ne peut adapter le droit français à une police anglaise, dont les conditions relèvent d'une conception juridique tout à fait différente, sous peine d'obtenir un résultat hybride et inutilisable . En cas de litige on serait donc amené à plaider en Angleterre devant le "Queen's Bench" suivant un droit presque entièrement coutumier, ce qui est beaucoup moins facile et beaucoup moins avantageux, c'est l'évidence, que de le faire en France devant un Tribunal de Commerce suivant un droit écrit qui nous est familier, ce que nous permet l'adoption de la police française . De plus, ainsi que nous l'avons vu, il faudrait, en cas d'assurance au LLOYD'S, assigner individuellement chaque underwriter . Et puis la police française est écrite en français, or il est certain qu'il est toujours préférable de rédiger les contrats dans sa langue maternelle qui permet d'exprimer exactement sa pensée et de ne pas être victime de regrettables contresens (toujours susceptibles d'être faits, ne serait-ce qu'à cause de l'acception différente que les mêmes mots et les mêmes expressions ont dans les deux langues) .

Enfin il ne faut pas oublier que s'assurer en France c'est faire travailler l'assurance française et qu'il n'y a pas de raison de négliger ce devoir de solidarité nationale puisqu'aussi bien il apparaît que les intérêts de l'assuré français plaident en faveur de l'adoption de l'assurance française .

- TABLE DES MATIERES -

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>Section 1.</u> - Le marché mondial de l'assurance maritime.....	1
<u>Section 2.</u> - Confrontation des contrats d'assu- rance maritime sur facultés français et anglais en France	1
A - Le choix de l'assuré	1
B - Crédit documentaire et accréditif	2
<u>Section 3.</u> - Nécessité d'une étude comparative..	3
<u>CHAPITRE I</u> - Conception et cadres des contrats d'assu- rance maritime sur facultés français et anglais.....	4
<u>Section 1.</u> - Les bases légales des contrats fran- çais et anglais et leur différence fondamentale de conception.....	4
A - Les bases légales	4
B - La différence d'esprit	4
<u>Section 2.</u> - La conception anglaise	5
<u>Section 3.</u> - La conception française	5
<u>Section 4.</u> - Intérêt de cette différence dans la conception du contrat.....	6

II.

	<u>Pages</u>
<u>Section 5.</u> - La notion de risque dans le contrat français et dans le contrat anglais	6
A - La différence de notions	6
B - Les "perils of the sea"	7
 <u>CHAPITRE II.</u> - Le contenu des contrats d'assurance ma- ritime sur facultés français et anglais	8
 <u>Section I.</u> - Les principaux modes d'assurance de la police française sur facultés.....	8
A - "F.A.P. SAUF"	8
B - "TOUS RISQUES".....	9
 <u>Section 2.</u> - Les modes d'assurance de la police anglaise sur facultés	9
A - Le "F.P.A."	9
B - Le "W.A."	10
C - Le "ALL RISKS"	11
D - Les risques exclus	12
 <u>Section 3.</u> - Les clauses additionnelles	13
<u>Section 4.</u> - Rappel	13
<u>Section 5.</u> - Les cas particuliers	14
A - Les frais pour préserver les marchandises.	14
B - L'avarie commune	14
C - La relâche forcée ou le détournement forcé de route	14
D - Les clauses illicites de connaissance ..	14
E - Ces cas dans la police anglaise	15
 <u>Section 6.</u> - La durée de la couverture des risques.	15
A - Selon le contrat français	16
B - Selon le contrat anglais.....	16

III.

	<u>Pages</u>
<u>Section 7.</u> - La prime	16
A - Dans la police française	16
B - Dans la police anglaise	16
<u>Section 8.</u> - Les devoirs de l'assuré	17
A - La notion des devoirs de l'assuré et sa justification	17
B - Selon la police française	17
C - Selon la police anglaise	17
D - Règles françaises quand le risque s'est quand même réalisé	17
E - Règles anglaises quand le risque s'est quand même réalisé	18
 <u>CHAPITRE III.</u> - Application des contrats d'assurance maritime sur facultés français et anglais	 19
<u>Section I.</u> - Les dommages et leur expertise	19
A - L'organisation mondiale de l'assurance maritime française et son rôle	19
B - L'organisation mondiale de l'assurance maritime anglaise et son rôle	20
<u>Section II.</u> - Le règlement des dommages et pertes dans les contrats d'assurance maritime sur facultés français et anglais.....	21
A - La détermination des indemnités	21
B - Limite aux engagements des assureurs en cas d'accumulation des objets assurés	21
C - Le versement des indemnités	24
D - Les litiges au sujet du règlement	24
<u>Section 3.</u> - La police d'abonnement	25
A - La police française	25
B - Son homologue anglaise la "Floating Policy"...	25

IV.

	<u>Pages</u>
<u>CONCLUSION</u>	27
<u>Section 1.</u> - Le problèmes du choix	27
<u>Section 2.</u> - Bilan sommaire des avantages et incon- vénients respectifs des deux contrats..	27
<u>Section 3.</u> - Suggestion d'une solution à ce problème à l'usage de l'assuré français	28

oOo