

L'ASSURANCE MARITIME

Rémi Moreau

Volume 69, numéro 2, 2001

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105372ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105372ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Moreau, R. (2001). L'ASSURANCE MARITIME. *Assurances*, 69(2), 279–311.
<https://doi.org/10.7202/1105372ar>

Résumé de l'article

Cet article se rapporte exclusivement à l'assurance maritime, sous l'angle des dispositions régissant ce type de contrat, en vertu des articles du Code civil du Québec. Parmi les principes essentiels, il faut signaler que le contrat d'assurance maritime est un contrat d'indemnité. De plus, l'assuré doit posséder un intérêt d'assurance dans une opération maritime ou le bien assuré. Il doit aussi déclarer à l'assureur tous les faits et circonstances qu'il connaît susceptibles d'influencer l'assureur dans l'appréciation du risque.

Il examine aussi les règles du contrat concernant le voyage, tout changement, déroutement ou retard et les conséquences pour l'assureur ou l'assuré.

Cet article décrit aussi les types de contrat (au voyage ou de durée), la détermination des valeurs assurables, le contenu de la police, les droits et obligations des parties et de nombreuses autres règles (déclaration du sinistre, détermination de l'indemnité, cession, engagements, délaissement, espaces d'avaries, subrogation, cumul d'assurance, sous-assurance, assurance mutuelle, action directe).

L'ASSURANCE MARITIME

par Rémi Moreau

RÉSUMÉ

Cet article se rapporte exclusivement à l'assurance maritime, sous l'angle des dispositions régissant ce type de contrat, en vertu des articles du Code civil du Québec. Parmi les principes essentiels, il faut signaler que le contrat d'assurance maritime est un contrat d'indemnité. De plus, l'assuré doit posséder un intérêt d'assurance dans une opération maritime ou le bien assuré. Il doit aussi déclarer à l'assureur tous les faits et circonstances qu'il connaît susceptibles d'influencer l'assureur dans l'appréciation du risque.

Il examine aussi les règles du contrat concernant le voyage, tout changement, déroutement ou retard et les conséquences pour l'assureur ou l'assuré.

Cet article décrit aussi les types de contrat (au voyage ou de durée), la détermination des valeurs assurables, le contenu de la police, les droits et obligations des parties et de nombreuses autres règles (déclaration du sinistre, détermination de l'indemnité, cession, engagements, délaissement, espèces d'avaries, subrogation, cumul d'assurance, sous-assurance, assurance mutuelle, action directe).

ABSTRACT

This article deals exclusively with Marine Insurance in conjunction with the rules established in the Quebec civil Code. Among the main principles, Marine insurance is a contract of indemnity. Also, it is essential for the insured to have an insurable interest in the marine adventure or the insured property. The insured must disclose to the insurer all material facts or circumstances known to him which would materially influence the insurer in the appreciation of the risk.

It examines the rules about the voyage, any change, deviation or delay and the consequences for the insurer or the insured.

This article also describes the kinds of contracts (for a voyage or for a period of time), the measure of insurable value, the content of the policy, the rights and the obligations of the parties and many other rules (notice of loss, measure of indemnity, assignment, warranties, abandonment, kinds of average loss, subrogation, double insurance, under-insurance, mutual insurance, direct action).

■ NAISSANCE DE L'ASSURANCE MARITIME

L'assurance maritime est à l'origine des premiers balbutiements de l'assurance. Avant même l'institution moderne que nous connaissons aujourd'hui, le risque maritime était couvert sous forme d'un prêt fait à un propriétaire ou capitaine qui s'engageait à rembourser la somme prêtée, y compris les intérêts, si le navire arrivait à bon port. Si le navire faisait naufrage, l'emprunteur n'avait rien à déboursier. Les premières formes d'assurance maritime étaient pratiquées, plusieurs siècles avant Jésus-Christ, par les Chinois sur le dangereux fleuve Yang-Tse et par les Phéniciens sur la Mer Méditerranée. Puis, on a développé diverses formes de contributions aux avaries communes, qui se sont affinées, notamment au cours des réunions journalières des armateurs, propriétaires et capitaines dans le fameux *Coffee House* d'Edward Lloyd's. D'une certaine façon, la gestion des risques a précédé l'assurance dans l'aventure maritime.

La notion anglaise *Utmost good faith* remonte au droit maritime anglais, au point d'origine du droit moderne des assurances au dix-huitième siècle. En effet, les navires marchands étant loin, dans leurs périples à travers l'Empire et au-delà, hors de portée d'examen et d'évaluation, le droit des assurances anglais a vite fait de découvrir et de mettre à profit le principe de la plus haute bonne foi, tant du preneur que de l'assureur. Le *New Lloyd's Coffee House* devint une société fermée regroupant des souscripteurs d'assurance. Le premier assureur en assurance maritime était né. Depuis sa création, le Lloyd's demeure le marché d'assurance maritime le plus important du globe.

Un second fait d'importance majeure, en Angleterre, a eu des rebondissements importants sur l'essor et le développement de l'assurance maritime : l'adoption en 1906 d'un Code de lois régissant l'assurance maritime (*The Marine Insurance Act*). Cette pièce législative a été le précurseur des textes légaux et de pratiques par les grandes puissances commerciales de la planète, dont le Canada.

Les Pays-Bas n'étaient pas en reste, grâce à la Ligue hanséatique qui réglementait depuis plusieurs siècles déjà les activités de commerce et d'assurance maritime et développa les grands principes d'assurance, telles les caractéristiques de contrat indemnitaire, consensuel, aléatoire. Les paris et gageures sur fortune de mer, jadis florissants dans les ports d'Europe, ont vite suscité vigilance et réglementation.

Au dix-neuvième siècle, on distinguait deux contrats d'assurance : les assurances sur « corps » pour les assurances des navires et les assurances sur « facultés » pour les assurances des marchandises. Le risque était lié à la perte ou le dommage aux biens assurés contre un péril ou fortune de mer. La chose assurée pouvait être à la fois la perte éprouvée et le gain manqué.

Une troisième catégorie s'est greffée aux deux premières : les assurances de responsabilité, connues sous le sigle « P. & I. » (*Protection and Indemnity*), le plus souvent couvertes par des « clubs » formés de propriétaires de navires, qui opèrent majoritairement sur le marché de Londres.

■ DISPOSITIONS LÉGALES (LOI SUR L'ASSURANCE MARITIME ET CODE CIVIL DU QUÉBEC)

L'assurance maritime, à l'instar de l'assurance terrestre, est traitée dans le Code civil du Québec sous l'angle contractuel, laissant de côté l'assurance prise comme institution économique ou sociale se rapportant au transport ou à la navigation.

Cette solution purement « contractuelle » sert de trame au droit des assurances, en ce qui concerne la classification des contrats (assurance terrestre – personnes et dommages – et assurance maritime), en ce qui concerne sa conclusion et son entrée en vigueur, en ce qui concerne sa rédaction et son interprétation et, finalement, ses conditions d'application.

L'assurance maritime est donc essentiellement un contrat, tel que selon les articles 2505 à 2628 C.c.Q. L'article 2527 C.c.Q. précise les différents éléments que doit contenir la police. Cet ensemble d'articles, sous la section IV du Code, constitue un corpus distinct et autonome des autres dispositions générales applicables au contrat d'assurance en général. Comme corollaire, on constate que les dispositions générales du chapitre quinzième sur les assurances se rapportent strictement aux assurances terrestres, sous réserve de l'article 2390 C.c.Q., qui introduit d'une façon générale l'assurance maritime, sous réserve de l'article 2575 C.c.Q. et suivants ayant trait aux déclarations de sinistres et à l'article 2628 C.c.Q. ayant trait à l'action directe.

Dans la cause *Model Furs Ltd. C. H. Lapalme Transport Ltée* (1995) R.R.A. 611, la Cour d'appel a conclu que le droit maritime est un droit autonome et qu'il ne suffit pas d'utiliser une formule d'un contrat d'assurance maritime pour que les règles du droit de l'assurance maritime s'appliquent automatiquement. En l'espèce, le risque assuré n'était pas exclusivement de nature maritime, puisqu'il s'agissait d'un transport de marchandises par avion et par camion.

Les dispositions du Code civil du Québec prennent leur source dans une loi particulière, la *Loi sur l'assurance maritime*, qui est une législation fédérale applicable au Québec par le biais du Code, mais aussi applicable dans les autres provinces (*Loi sur l'assurance maritime*, L.R.N.-B. 1973, chap. M-1 ; *Marine Insurance Act*, (R.-U.) 1906, chap. 41).

L'article 2390 C.c.Q. définit ainsi l'assurance maritime :

L'assurance maritime a pour objet d'indemniser l'assuré des sinistres qui peuvent résulter des risques relatifs à une opération maritime.

Deux éléments ressortent de cette définition : a) l'assurance maritime est un contrat d'indemnité ; b) le risque découle de l'opération maritime.

Contrat d'indemnité

Si l'on dissèque les mots utilisés par le législateur, cet article campe bien la nature du contrat d'assurance maritime : il s'agit d'un contrat d'indemnité, tout comme le contrat d'assurance de dommages. Par contrat d'indemnité, l'assureur s'engage à compenser strictement la perte réelle subie par l'assuré. L'indemnité n'a pas pour effet d'enrichir l'assuré mais de le placer dans la même situation qui prévalait antérieurement au sinistre.

Chose bizarre, toutefois, cet article fait allusion à l'assuré, qui est une partie au contrat, mais oublie l'assureur qui est l'autre partie. Bien sûr, l'assureur sera présent lorsque le législateur traitera, sous l'article 2527 C.c.Q., du contenu de la police, ou sous de nombreuses autres dispositions.

Risques découlant de l'opération maritime

Les risques maritimes comprennent globalement les catégories suivantes :

– Les dommages relatifs à la construction du navire.

– Les dommages à la coque ou au corps du navire, incluant le mobilier, le matériel ou l'équipement, l'armement, les machines et les chaudières et les accessoires (tel le carburant).

– Les dommages relatifs au fret ou transport par mer, découlant du contrat entre l'affréteur (expéditeur de la marchandise) et le propriétaire du navire pour le transport de marchandises : cette assurance porte sur le profit espéré que peut retirer le propriétaire ou l'armateur découlant du contrat de transport.

– Les dommages à la cargaison ou la perte partielle ou totale de celle-ci.

– Les dommages subis par des tiers suite à une opération maritime.

Le risque relatif à une opération maritime est intimement lié au « péril de la mer », tel que le rappelle l'article 2506 C.c.Q. qui suit :

Il y a risque relatif à une opération maritime, notamment lorsqu'un navire, des marchandises ou d'autres biens meubles sont exposés à des périls de la mer ou lorsqu'en raison de ces périls, la responsabilité civile d'une personne qui a un intérêt dans les biens assurables ou à leur égard peut être engagée.

Il en est de même lorsque des avances, notamment le fret, le prix de passage, la commission ou la sûreté donnée pour les avances, les prêts ou les débours, sont compromises parce que les biens assurables en cause sont exposés à des périls de la mer.

Les périls de la mer sont généralement mentionnés dans la police, associés à la navigation, aux tempêtes, au piratage, au pillage, à l'échouement, au jet à la mer, à la baraterie ou à la saisie. Le risque de guerre est généralement exclu par zone de guerre. Pourtant le *War Risk Insurance* existe, en assurance maritime, couvrant l'État engagé ou non dans un conflit. Cette assurance spécialisée peut être garantie par des pools ou des clubs. On observe dans les polices une disposition importante prévoyant une résiliation automatique, sans avis, en cas de conflit entre certaines puissances, que la guerre soit déclarée ou non. Les initiés reçoivent des bulletins de la part des grandes associations (ex. *The Institute of London Underwriters*), signalant des exclusions spéciales portant sur des zones, degrés et latitudes, effectives à telle ou telle date. Lors du conflit entre l'Angleterre et l'Argentine, les eaux

territoriales des îles Malouines firent l'objet de tels avis, tant en ce qui concerne les opérations maritimes que pour les plates-formes de forage ou autres opérations d'exploitation pétrolières.

Le Code civil du Québec est très précis à l'égard des risques maritimes : l'article 2505 C.c.Q. dispose que l'assurance maritime couvre non seulement les risques relatifs à une opération maritime, tel que mentionné ci-dessus, mais encore les risques découlant d'événements (fortunes de mer) ou d'opérations analogues aux opérations maritimes (incendie, explosion, réparation ou entretien), les risques terrestres qui se rattachent à une opération maritime (chargement ou déchargement du navire au quai).

Les risques maritimes englobent aussi certaines activités spéciales, qui ne sont pas strictement des opérations maritimes, mais exposées aux risques de mer, telles les opérations de forage *offshore* et les opérations de dragage.

Toutefois, échappent à l'assurance maritime et sont reléguées dans le champs des assurances terrestres, la navigation en rivière ou en lac et la navigation de plaisance, lorsque la dimension et la force motrice du bateau sont inférieures aux normes prédéterminées.

Comme fil conducteur, nous utiliserons successivement, tout au long de ce texte, les articles du Code, divisés comme suit :

1. Les dispositions générales
2. L'intérêt d'assurance
3. La détermination de la valeur assurable des biens
4. Le contrat et la police
5. Les droits et obligations des parties relativement à la prime
6. Les déclarations
7. Les engagements
8. Le voyage
9. La déclaration du sinistre, des pertes et des dommages
10. Le délaissement
11. Les espèces d'avarie
12. Le calcul de l'indemnité
13. Les dispositions diverses

1. Les dispositions générales (art. 2505 à 2510)

Tel que mentionné précédemment, les dispositions générales constituent, sous cette rubrique, un corpus autonome et distinct des dispositions générales en assurance terrestre. Elles portent essentiellement à définir le risque maritime et l'opération maritime, de même que la nature et l'étendue de l'assurance maritime.

2. L'intérêt d'assurance (art. 2511 à 2517)

L'intérêt d'assurance est un principe fondamental dans toute assurance, maritime ou terrestre. Un intérêt d'assurance existe lorsqu'une personne possède un droit réel dans un bien, de telle sorte que la disparition de ce bien lui causerait un préjudice. L'article 2513 C.c.Q. est encore plus précis :

L'intérêt d'assurance existe lorsqu'une personne est intéressée dans une opération maritime et, particulièrement, lorsqu'il existe, entre cette personne et l'opération ou entre elle et le bien assurable, un rapport de nature telle que sa responsabilité puisse être engagée ou qu'elle puisse tirer un avantage de la sécurité ou de la bonne arrivée du bien assurable ou subir un préjudice en cas de détention, perte ou avarie.

À titre d'exemple, toute personne ou entreprise qui a un intérêt financier quelconque dans une marchandise et qui, de ce fait, est avantagée si elle arrive à bon port ou est désavantagée par un préjudice si celle-ci subit une perte ou un dommage, possède un intérêt assurable dans cette marchandise.

Le code est explicite puisqu'il donne, à l'article 2515, des exemples concrets de personnes qui ont un intérêt d'assurance : l'assureur pour les risques qu'il assure, l'assuré pour ses frais, le personnel pour leur salaire, celui qui paie le fret, l'acheteur de marchandises, le débiteur ou le créancier hypothécaire. Cette énumération n'est pas limitative. Autres exemples concrets : l'intérêt d'assurance d'un propriétaire est la valeur du bien qu'il possède, celui du locataire est la valeur de son obligation contractuelle en vertu du bail.

Tout comme en assurance de dommage, il n'est pas nécessaire que l'intérêt existe au moment de la souscription ou de la prise d'effet du contrat ; il suffit que cet intérêt existe au moment du sinistre. Toutefois, cet intérêt se distingue en ceci qu'il n'est pas lié au « dommage direct et immédiat » pouvant résulter de la perte du bien. En outre, un intérêt éventuel ou un intérêt partiel est valable.

Si une personne acquiert un intérêt après la survenance du sinistre, l'assurance ne sera pas valide. Il existe une exception au principe : l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles . L'article 2511 C.c.Q., al. 2, dispose ce qui suit :

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est valide, que l'assuré ait acquis son intérêt avant ou après le sinistre, pourvu, en ce dernier cas, qu'au moment de la conclusion du contrat, l'assuré n'ait pas été au courant du sinistre.

Le Code édicte formellement qu'un contrat d'assurance maritime par manière de jeu ou de pari est nul, de nullité absolue. Cette nullité s'appuie sur la notion d'intérêt d'assurance, puisqu'il y a « contrat de jeu ou de pari » lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt d'assurance et qu'il n'a aucun espoir d'en acquérir un.

L'article 2514 C.c.Q., de droit nouveau mais qui codifie les règles établies, stipule qu'un intérêt d'assurance qui serait annulable, partiel ou même éventuel, est valable et peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

Autre nouveauté, en vertu de l'article 2516 C.c.Q. :

Toute personne ayant un intérêt dans le bien assuré peut souscrire une assurance aussi bien pour son propre compte que pour celui d'un tiers qui y a un intérêt.

L'article 2517 C.c.Q. précise que l'intérêt d'assurance du propriétaire réside dans la valeur du bien et non dans « l'obligation qu'un tiers pourrait avoir de l'indemniser en cas de sinistre. » Dans ses commentaires, incorporés au Code, le ministre de la Justice précise que cet article est nouveau mais que la règle qu'il énonce était déjà admise.

3. La détermination de la valeur assurable des biens (art. 2518 et 2519)

L'article 2518 C.c.Q. rappelle que cette valeur est aux risques de l'assuré et elle est mesurée au moment où le contrat est formé. Elle est donc équivalente à la perte qu'il peut subir.

L'article 2519 C.c.Q. donne pour exemple la mesure de la détermination de la valeur assurable d'un navire. Elle comprend la valeur du navire, celle des débours et des avantages sur le salaire des membres de l'équipage, ainsi que les dépenses afférentes au voyage.

En ce qui concerne les cargaisons, les taux varient selon leur nature et leur nombre. Les cargaisons sont multiples, expédiées de diverses façons. Le taux variera selon le degré du risque, la difficulté et la longueur du voyage et l'étendue de la garantie. Le taux, dans le cas d'une cargaison de machinerie lourde expédiée de San Francisco à Hong-Kong, n'est pas comparable à celui qui serait appliqué à une cargaison de boîtes de conserve de sardines embarquées dans la cale d'un grand paquebot entre Vancouver et Seattle.

Il n'y a pas de règle proportionnelle en assurance maritime. Toute couverture (sur bateau ou cargaison) est à valeur agréée (formellement acceptée par l'assureur). La plupart des cargaisons sont assurées pour le coût de la facture plus le coût de l'assurance plus celui du fret. À ces trois valeurs, C.A.F. (Coût, Assurance et Fret) ou C.I.F. (*Cost, Insurance and Freight*), peut s'ajouter une marge de 10 % pour suppléer, en cas de perte, au profit anticipé ou aux autres dépenses contingentes.

4. Le contrat et la police (art. 2520 à 2533)

Cette section très large comprend plusieurs parties essentielles au contrat d'assurance maritime : la souscription de chaque assureur constitue un contrat distinct avec l'assuré ; les diverses espèces de polices d'assurance maritime, au voyage ou de durée, à valeur agréée, à valeur indéterminée ou contrats flottants (c'est-à-dire la description de l'assurance en termes généraux, quitte à préciser ultérieurement) ; les déclarations du risque, qui peuvent aussi être corrigées ultérieurement en cas d'oubli ou d'omission ; le contenu de la police, à savoir les mentions qu'elle doit contenir (nom de l'assureur, nom de l'assuré, le bien assuré, le risque, les sommes assurées, le voyage et la période de temps couvert, la date et le lieu de la souscription, le montant ou le taux des primes, les dates de leur échéance) ; la cession de la police, permise avant ou après un sinistre, sauf que cette cession est interdite si l'assuré a aliéné le bien assuré ou perdu l'intérêt d'assurance, sauf mention expresse et prédéterminée à cet effet ; la preuve du contrat (par la production soit de la police, soit d'attestations, soit de notes de couverture).

L'assurance des navires ou assurance sur corps se fait par des polices sujettes à des conventions (Clauses), soit Voyage ou Temps. La couverture Voyage est maintenant peu utilisée. L'assurance Temps couvre le navire pour une période définie. Outre les risques de base (périls de mer), on peut ajouter des clauses additionnelles,

telles : clause négligence (Inchmaree) ; clause avarie commune et frais de sauvetage, clause collision ou recours de tiers (Collision or Running Down Clause).

5. Les droits et obligations des parties relativement à la prime (art. 2534 à 2544)

D'abord, l'art. 2534 C.c.Q. dispose que l'assureur n'est pas tenu de délivrer la police avant le paiement complet de la prime ou, à tout le moins, que des offres réelles de paiement ne lui aient été faites. Si l'assureur retient ainsi la police, force est de s'interroger sur son application s'il survient un sinistre dans l'intervalle. Cette question est réglée par les dispositions du contrat d'assurance, et il est généralement admis que l'assuré n'a aucun droit à l'indemnité.

Le législateur prévoit aussi, dans cette section, le cas d'un paiement de prime raisonnable lorsque les parties ont prévu que l'assurance était liée à une entente ultérieure, mais que celle-ci n'intervient pas.

La prime est due par l'assuré lui-même ou par le courtier, le cas échéant, lorsque la police a été obtenue par lui. Lors d'un sinistre ou encore d'une ristourne de prime, toutefois, l'assureur doit verser l'indemnité ou le montant de ristourne directement à l'assuré, qu'il ait ou non perçu la prime du courtier. Le courtier a le droit de retenir la police à concurrence des frais qu'il a engagés pour la souscription de la police.

L'article 2538 C.c.Q. oblige l'assureur à restituer la prime lorsque la contrepartie n'existe pas (à savoir la garantie ou la couverture), sauf en cas d'illégalité ou de fraude de l'assuré. Il en est de même, et avec les mêmes réserves, lorsque la police est nulle ou annulée par l'assureur avant le commencement du risque. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le risque n'est pas divisible ou susceptible d'être fractionné et qu'il a commencé à courir. De plus, il y a lieu à une ristourne intégrale de prime lorsqu'un bien assuré n'a jamais été exposé au risque. Point de risque, point d'assurance. Si une partie seulement n'a pas été exposée au risque, le remboursement de la prime est alors partiel.

Il y a également lieu à une ristourne, en vertu de l'art. 2541 C.c.Q., lorsque l'assuré n'a eu aucun intérêt d'assurance pendant la durée du risque. Mais le législateur apporte une distinction lorsque l'assuré détient un intérêt d'assurance qui prend fin pendant la durée du risque. Aucune ristourne ne lui est alors due.

L'assurance souscrite pour un montant supérieur à la valeur du bien donne droit à une ristourne correspondante. Il en est de même de la surassurance résultant du cumul de polices de même nature, hors la connaissance de l'assuré, sauf si les contrats ont pris effet à des dates différentes et qu'un des contrats, à un moment donné, ait pu couvrir seul l'intégralité du risque.

6. Les déclarations (art. 2545 à 2552)

La règle immuable de la plus haute bonne foi¹, tant de l'assureur que de l'assuré, appliquée d'ailleurs à tous les contrats d'assurance, prend racine dans la souscription des contrats d'assurance maritime. Le vieux diction « *fraud omnia corrumpit* » (la fraude corrompt tout) garde toute sa force en droit des assurances maritimes, sauf le cas de déclaration frauduleuse de sinistre, qui suit, comme nous le verrons plus loin, les mêmes atténuations qu'en assurance terrestre de dommages.

Le législateur stipule ainsi, à l'article 2545 C.c.Q., que « la formation du contrat d'assurance maritime nécessite la plus absolue bonne foi. Si celle-ci n'est pas observée par l'une des parties, l'autre peut demander la nullité du contrat. » Telle nullité peut être demandée par l'assureur, en cas d'omission ou de fausse déclaration de l'assuré, tel que le stipule l'art. 2552 C.c.Q., même en ce qui concerne les pertes et dommages qui ne sont pas rattachés aux risques ainsi dénaturés. Cette règle est similaire à celle qui prévaut, en vertu de l'art. 2410 C.c.Q., en assurance terrestre.

Avant la formation du contrat, au moment des déclarations initiales du risque, l'assuré doit, comme dans le domaine des assurances terrestres, déclarer toutes les circonstances qu'il connaît qui sont de nature à influencer l'assureur dans l'appréciation du risque ou de la prime ou dans la décision d'émettre le contrat. Toutefois, si l'assuré n'est pas interrogé sur un aspect particulier, l'assuré ne serait pas obligé de déclarer les éléments qui ont pour effet d'amoindrir son risque, ni les éléments superflus, ni les éléments notoires, ni les circonstances que l'assureur connaît ou sur lesquelles il renonce à être informé.

Les parties ne peuvent invoquer leur ignorance pour être absous de dévoiler certains faits importants qui devraient être connus d'eux dans le cours normal de leur activité.

Lorsque les déclarations portant sur le risque ont été faites par un représentant de l'assuré, tel un courtier ou un agent, le représentant est soumis aux mêmes obligations que l'assuré, mais on ne

peut lui imputer une omission lorsqu'il n'a eu connaissance que tardivement de certains faits.

7. Les engagements (art. 2553 à 2564)

Cet article est nouveau. Il précise ce qui constitue un engagement de l'assuré (qui peut être exprès dans la police ou implicite), à savoir une affirmation ou une négation de l'assuré portant sur un état de fait ou encore sur une obligation de prendre certaines mesures relativement au risque garanti par la police. Par exemple, l'engagement de l'assuré de réparer dans un délai précis certaine anomalie sur son navire spécifiquement constatée par l'assureur, ou encore, les engagements sur la neutralité d'un navire. Les engagements doivent être respectés intégralement, qu'ils soient importants ou non pour l'assureur. S'ils ne sont pas respectés, l'assureur est libéré de la contrepartie contractuelle d'indemnisation, à compter de la violation de l'engagement, même si l'assuré a remédié à son défaut avant l'arrivée d'un sinistre.

Toutefois, le législateur apporte un tempérament qui est de droit nouveau ; l'assuré n'est pas tenu de respecter des engagements qui sont devenus illégaux ou qui ne sont plus appropriés en raison d'un changement de circonstances. Il n'y a pas d'engagement implicite, dicte l'art. 2558 C.c.Q., « quant à la nationalité du navire ou au maintien de cette nationalité pendant la durée du risque ». Celle-ci peut changer, pendant la durée de la police, sans qu'il y ait de conséquence pour l'assuré.

Dans un contrat au voyage, l'art. 2560 C.c.Q. précise qu'il y a engagement implicite que le navire est en bon état de navigabilité, au commencement du voyage. L'article suivant, cependant, rappelle que dans un contrat de durée il n'y a pas tel engagement implicite sur le bon état de navigabilité, sauf si cet état existe au su de l'assuré lorsque le navire prend la mer.

Si l'assurance porte sur des marchandises, il n'y a pas d'engagement implicite sur le fait qu'elles sont en état de voyager par mer. Mais si le contrat est au voyage, il y a engagement implicite de bon état de navigabilité du navire et qu'il est en mesure de transporter telles marchandises jusqu'à la destination prévue.

Enfin, il y a toujours un engagement implicite de la part de l'assuré de veiller à ce que l'opération maritime envisagée soit légale ou exécutée conformément à la loi, tant au départ que dans sa durée.

8. *Le voyage (art. 2565 à 2574)*

Le législateur prévoit, sous cette rubrique, les diverses facettes du voyage en mer, liées au départ, aux changements de voyage, au déroutement, enfin aux retards. Cette rubrique se termine sur les retards ou déroutements excusables.

Au départ, il y a un engagement implicite pour l'assuré de veiller à ce que le voyage envisagé débute dans un délai raisonnable, faute de quoi la police pourra être résiliée par l'assureur. Mais il n'est pas essentiel, lorsqu'un contrat au voyage est conclu, que le navire soit au lieu du départ prévu dans la police.

Puis, dans un cas de changement de voyage, l'assureur cesse de couvrir le risque aussitôt que la décision de changement est prise, même si au moment du sinistre le navire n'avait pas encore changé d'itinéraire.

Il y a déroutement si l'assuré s'écarte du trajet indiqué au contrat ou néglige de suivre l'ordre des lieux indiqué au contrat, sans excuse légitime ou s'il n'existe aucun usage contraire. L'assureur sera alors libéré de ses obligations, que le navire ait ou non repris son itinéraire avant le sinistre. Lorsque la police stipule divers lieux de déchargement, il n'est pas nécessaire que le navire se rende à tous ces lieux.

La règle du retard est nouvelle. L'article 2571 C.c.Q. édicte que l'assuré doit poursuivre avec diligence le voyage prévu, lorsque le contrat est au voyage, à défaut de quoi, en l'absence d'excuse légitime, l'assureur sera libéré de ses obligations aussitôt que deviendra manifeste l'absence de diligence.

Enfin, le législateur apporte des tempéraments. Sont excusables les déroutements et les retards, s'ils sont autorisés par le contrat ou s'ils sont rendus nécessaires pour la sécurité des personnes ou des biens assurés ou pour respecter un engagement prévu au contrat, ou encore lorsqu'ils font suite à des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine. Ainsi, dans le cas où un navire est en détresse, à bord duquel des vies humaines peuvent être en danger, le navire assuré peut être excusé de changer sa route ou de subir un retard de voyage. Dans ces cas, l'assureur n'est pas libéré de ses obligations. Lorsque la cause excusant le retard disparaît, le navire doit reprendre avec diligence son itinéraire prévu au contrat.

Autre article nouveau au Code civil du Québec, l'art. 2574 C.c.Q. stipule que le capitaine de navire est autorisé à prendre

certaines mesures pour expédier la marchandise transportée vers le lieu prévu de destination lorsque le navire est immobilisé suite à un sinistre couvert par la police. Il est également autorisé à décharger ou à recharger la marchandise si cela s'avère nécessaire.

9. La déclaration du sinistre, des pertes et des dommages (art. 2575 à 2586)

L'article 2575 C.c.Q. précise explicitement que cette section obéit aux règles applicables à l'assurance de dommages. Cet article est de droit nouveau au regard des modifications apportées aux déclarations de sinistre suite à la réforme des assurances.

Suivant un sinistre, l'assureur est obligé d'indemniser l'assuré uniquement pour les dommages résultant directement d'un risque couvert par la police. Il est libéré de son obligation en cas de faute intentionnelle de l'assuré, mais il demeure tenu d'indemniser les pertes résultant de la faute du capitaine ou de son équipage. Il n'est toutefois pas libéré de son obligation en cas de grossière négligence (sans qu'il n'y ait de faute intentionnelle), tel qu'édicte sous l'ancien Code.

L'art. 2577 C.c.Q. poursuit en libérant l'assureur de ses obligations, lorsque les pertes résultent du retard, même si le retard est imputable à la réalisation d'un risque assuré, ou lorsque les dommages causés aux machines ou d'autres dommages ne résultent pas directement d'un péril de mer (tels les dommages découlant de l'usure, de la vermine, du bris ou du vice propre de la chose). L'assureur est donc admis à invoquer toute exclusion stipulée dans la police à cet effet.

Cette section porte aussi sur deux cas de préjudice ou de dommage couvert par l'assurance maritime. Le préjudice peut prendre deux formes : soit une avarie, soit la perte totale des biens assurés (perte réelle ou perte implicites, si le navire a disparu sans donner de nouvelles pendant une période de temps raisonnable).

Lorsque le bien assuré est abandonné, parce que la perte totale réelle paraissait inévitable ou ne pouvait être évitée qu'en engageant des frais supérieurs à la valeur du bien, l'article 2581 C.c.Q. dispose que la perte est totale et implicite. Cet article précise d'autres cas qui doivent être considérés comme une perte totale implicite. L'article 2582 C.c.Q., quant à lui, décrit ce qui doit être calculé comme frais pour établir si le coût de recouvrement ou de réparation d'un bien assuré est supérieur à la valeur de ce bien.

L'article suivant porte sur les contributions d'avarie commune à percevoir d'un tiers. Celles-ci ne peuvent être prises en compte dans le calcul des coûts de réparation pour établir s'il y a perte totale implicite.

L'assuré a le choix, suivant ce qui est énoncé à l'art. 2584 C.c.Q., lorsque se produit un cas de perte totale implicite, dans le cadre de sa réclamation d'assurance :

- soit de demander la réparation des avaries ;
- soit de délaisser les biens assurés, considérés comme pertes totales réelles.

En cas de poursuite sur perte totale, selon l'art. 2585 C.c.Q., mais si la preuve ne porte que sur un cas d'avarie, l'assuré peut quand même obtenir réparation pour le préjudice subi, à moins que le contrat ne couvre pas les avaries. L'impossibilité d'identifier les marchandises lorsqu'elles parviennent à destination intactes suite à un sinistre ne donne lieu qu'à une action d'avaries.

10. Le délaissement (art. 2587 à 2595)

Le choix de délaisser un bien assuré doit faire l'objet d'un avis de délaissement, qui n'est d'ailleurs soumis à aucune forme particulière, sous réserve que l'intention doit être claire. L'avis n'est pas nécessaire lorsque la perte est totale et réelle. En cas de défaut de sa part de donner tel avis, l'assuré n'a droit qu'à une action d'avaries. Cet article est conforme au droit antérieur.

L'avis doit être donné par l'assuré à l'assureur en toute diligence, dès qu'il est informé d'un sinistre, mais l'art. 2589 C.c.Q. lui accorde un délai raisonnable pour obtenir les renseignements nécessaires à une prise de décision à cet égard. L'art. 2590 C.c.Q., qui est nouveau, prévoit le cas où on ne peut reprocher à l'assuré de ne pas avoir donné l'avis de délaissement : le cas où, dès qu'il prend connaissance d'un sinistre, il est trop tard pour que l'assureur puisse tirer un avantage (ex. son intérêt à veiller à la sauvegarde des biens) de l'avis de délaissement. L'avis de l'assureur au réassureur n'est pas obligatoire.

Le législateur accorde à l'assureur la faculté d'accepter ou de refuser le délaissement. Il prévoit aussi que l'acceptation de délaissement peut être expresse ou tacite (le fait pour lui de prendre la direction des manoeuvres de récupération de l'épave). Le silence de l'assureur, toutefois, n'est pas synonyme d'une acceptation.

L'acceptation de l'avis rend le délaissement irrévocable et entraîne l'obligation de l'assureur d'indemniser l'assuré.

S'il accepte le délaissement, l'assureur acquiert la propriété du bien abandonné de façon rétroactive au jour du sinistre. L'art. 2595 C.c.Q. établit les conséquences pour l'assureur de refuser le délaissement et les droits de l'assuré ne sont pas atteints par un tel refus. L'assuré conserve la propriété ou son intérêt dans le bien assuré, même s'il est indemnisé pour une perte totale.

11. Les espèces d'avarie (art. 2596 à 2603)

Le Code prévoit d'abord l'avarie particulière, qui constitue une perte partielle du bien assuré suite à un risque garanti, sauf si telle perte découle d'une avarie commune.

Puis, il y a le cas des avaries-frais, à savoir les dépenses engagées par l'assuré afin de préserver les biens assurés, qu'il faut distinguer des frais de sauvetage, définis à l'art. 2598 C.c.Q. qui suit.

Ensuite, les frais de sauvetage représentent les frais engagés par un sauveteur indépendant de l'assuré.

Enfin, la perte par avarie commune découle d'un fait d'avarie commune, c'est-à-dire, selon 2599 C.c.Q., « lorsqu'un sacrifice ou une dépense extraordinaire est volontairement et raisonnablement consenti à un moment périlleux, dans le but de préserver les biens en péril ». À titre d'exemple, un fait d'avarie commune existe lorsqu'au cours d'une tempête on jette une partie de la cargaison à la mer en vue de sauver le navire. L'art. 2600 C.c.Q. donne droit à la partie qui a subi une telle perte de réclamer une contribution proportionnelle des autres parties intéressées. Pour reprendre notre exemple, le propriétaire de la marchandise jetée à la mer pour sauvegarder le navire peut exiger que les propriétaires des autres marchandises transportées, mais non jetées, contribuent proportionnellement dans la perte de ce propriétaire.

Le Code précise que l'assureur n'est pas tenu d'indemniser les pertes par avarie commune si les dommages n'ont pas été subis :

- « dans le but d'éviter la réalisation d'un risque couvert » ;
- ou « s'ils ne se rattachent pas à des mesures prises pour l'éviter ».

Enfin, sous cette rubrique, l'art. 2603 C.c.Q. détermine la façon pour l'assureur de partager la contribution lorsque l'assuré possède plusieurs types de biens sur le navire, c'est-à-dire, comme si tels biens appartenaient à des propriétaires différents.

12. Le calcul de l'indemnité (art. 2604 à 2619)

L'indemnité exigible par l'assuré se calcule selon que l'on soit en présence d'un contrat à valeur indéterminée ou d'un contrat à valeur agréée. Dans le premier cas, l'indemnité est calculée en fonction de la valeur assurable et dans le second, en fonction de la valeur mentionnée dans la police.

L'article 2605 C.c.Q. prévoit la règle de l'indemnité proportionnelle entre assureurs, s'il y a plusieurs assureurs : l'indemnité exigible par l'assuré est égale au rapport existant entre le montant de la souscription d'un assureur et la valeur du bien (soit la valeur déterminée en cas de police à valeur agréée, soit la valeur assurable, lorsqu'il s'agit d'une police à valeur indéterminée).

L'article 2606 C.c.Q. précise que l'indemnité pour perte totale est, dans le cas d'un contrat à valeur agréée, la somme fixée, et, dans le cas d'un contrat à valeur indéterminée, la valeur assurable du bien assuré. Pour ce qui est de la perte du fret, l'indemnité est déterminée en comparant la valeur globale du fret assuré et celle du fret obtenu. On obtient ainsi un taux de dépréciation applicable soit sur la valeur agréée, soit sur la valeur assurable.

En ce qui concerne les indemnités découlant de l'avarie, le Code précise, sous l'art. 2608 C.c.Q., trois situations particulières :

- lorsque le navire a été réparé : l'assuré a droit au coût raisonnable des réparations, moins les déductions (en aucun cas l'indemnité ne peut être supérieure, pour un sinistre, à la somme assurée) ;
- lorsqu'il n'a été que partiellement réparé : il a droit au coût raisonnable des réparations selon certaines normes établies dans cet article ;
- lorsqu'il n'a pas été réparé : une indemnité pour la dépréciation raisonnable résultant des dommages non réparés (mais l'indemnité ne peut être supérieure au coût raisonnable et à la réparation de ces dommages).

Le Code prévoit aussi, selon que le contrat est à valeur agréée ou à valeur réelle, le cas des indemnités pour la perte totale de marchandises ou autres biens meubles. On prévoit également le mode de calcul de l'indemnité, lorsque la cargaison d'un navire a été évaluée globalement, bien qu'il se trouvait différentes catégories de biens. On prévoit encore le calcul de l'indemnité due par l'assureur en cas de contribution aux pertes par avarie commune, ou encore le cas d'un bien assuré franc d'avaries particulières.

En assurance de responsabilité civile maritime, l'indemnité de l'assuré est celle payée ou payable aux tiers, à concurrence de la limite d'assurance fixée dans la police.

En cas de sinistres successifs, l'assureur est tenu d'indemniser chaque sinistre, même si le montant total des pertes ou dommages est supérieur au montant d'assurance. Cependant, si une avarie est suivie d'une perte totale, alors que les deux cas sont couverts par la même police, l'assuré ne peut être indemnisé que pour la perte totale, sauf si l'avarie a déjà fait l'objet d'une réparation ou que le bien perdu ait été remplacé.

Enfin, cette rubrique se termine par une clause sur les mesures conservatoires et préventives. En vertu de cette clause, l'assuré peut recouvrer tous les frais qu'il a engagés, même si les dommages ont déjà été indemnisés par l'assureur sur la base d'une perte totale.

Cette clause ne s'applique pas, cependant, aux pertes par avaries communes, aux contributions aux avaries communes, aux frais de sauvetage ni aux frais engagés pour éviter ou atténuer les pertes ou dommages non assurés par la police.

L'assuré, ou ses représentants, a le devoir de prendre toutes les mesures nécessaires, à la suite d'un sinistre, pour éviter ou minimiser les dommages.

13. Les dispositions diverses (art. 2620 à 2628)

Cette rubrique finale prévoit cinq éléments distincts : la subrogation, le cumul de contrats, la sous-assurance, l'assurance mutuelle et l'action directe. Examinons-les brièvement.

En ce qui concerne la subrogation, en cas de perte totale, l'assureur est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré et il peut devenir propriétaire du bien qui a fait l'objet d'une indemnité. En cas de perte partielle, la subrogation opère également, mais jusqu'à concurrence de la somme versée par l'assureur, sans obtenir le droit de devenir propriétaire du bien assuré.

Le cumul de contrat prend en compte la situation où il y a une pluralité d'assurances couvrant en tout ou en partie le même risque, intérêt ou opération maritime, de telle sorte que le total des montants ainsi assurés est supérieure à l'indemnité exigible. Dans tel cas, l'assuré peut choisir d'être indemnisé par l'assureur de son choix, mais jusqu'à concurrence de sa perte réelle. S'il y a un éventuel surplus, il ne lui appartient pas, car il est présumé appartenir aux autres assureurs. Dans les contrats à valeur agréée,

l'assuré doit déduire de sa réclamation toute somme déjà reçue en vertu des autres contrats. Dans les cas de cumul, chaque assureur est obligé envers les autres assureurs de contribuer entre eux à la perte proportionnellement au montant de leur engagement, sous réserve de toute entente contraire.

En ce qui concerne la sous-assurance, c'est-à-dire lorsque le bien est assuré pour un montant inférieur à sa valeur, l'assuré assume lui-même la partie du risque non assuré.

L'assurance mutuelle maritime n'est pas régie, sauf exceptions (en ce qui concerne la prime) par d'autres lois sur les assurances mutuelles, mais par les dispositions du Code sur les assurances maritimes.

Enfin, les principes de l'action directe, en assurance de responsabilité civile s'appliquent aussi, de façon impérative, aux tiers lésés découlant d'une poursuite en assurance maritime.

■ DISPOSITIONS CONTRACTUELLES - EXEMPLES DE POLICES OU DE CLAUSES CONTRACTUELLES ²

En guise de préambule, voyons quelques définitions concrètes de clauses :

- Perte : Average
- General Average : Avarie commune (toutes les pertes au bateau ou à la cargaison)
- Particular Average : Avarie particulière (ou perte partielle)
- Free of Particular Average (F.P.A.) : assurance Franc d'avarie particulière (F.A.P.)
- With Average (W.A) : assurance avec avarie particulière (à mi-chemin entre la couverture restreinte de F.A.P. et la garantie étendue Tous Risques
- All Risk Insurance : assurance tous risques (toutes les pertes provenant de causes externes et non les vices intrinsèques
- Open Cargo Policy : police d'abonnement (expédition par voie maritime de façon régulière.

Nous poursuivons en donnant les grandes lignes relatives aux garanties de certaines polices souscrites sur les marchés du Royaume-Uni ou de la France.

La garantie anglaise W.A. (With Average) or With Particular Average (W.P.A.)

« ... touchant les risques et périls que nous assureurs consentons à supporter et prenons sur nous dans ce voyage ce sont ceux des mers, de navires de guerre, feu, ennemis, pirates, forbans, voleurs, jets à la mer, lettre de marque et de contremarque, surprises, prises en mer, arrêts, contraintes et détention par ordre de tous rois, princes et peuples de quelque nation, condition ou qualité. Que ce soit, barateries du capitaine et des gens de mer et tous autres périls et accidents survenus ou qui surviendraient au préjudice, détriment ou dommage de tout ou partie quelconque desdites denrées et marchandises et dudit navire. »

Cette disposition est fondée sur la loi anglaise de 1906 sur l'assurance maritime et sur les décisions rendues par les tribunaux anglais (cases) pour juger si l'événement est un péril de mer ou une fortune de mer et si tel péril ou fortune est la cause immédiate du voyage.

La nouvelle rédaction de la « S.G. FORM »

Elle comprend non seulement l'assurance des navires et l'assurance des marchandises (selon le modèle ci-dessus), et non seulement les risques ordinaires (périls de mer) et les risques exceptionnels (émeute, grève), mais aussi des formulaires spéciaux : *Standard General Form Cargo* (marchandises) ; *Standard General Form Hull* (corps de navires). Ces deux formulaires excluent cependant les risques exceptionnels, qui peuvent faire l'objet de clauses particulières distinctes.

La clause de l'Institut des assureurs maritimes de Londres sur marchandises « Institute Cargo Clause W.A. » :

« ... francs d'avaries particulières au-dessous de la franchise spécifiée dans la police, à moins qu'il ne s'agisse d'avaries communes ou que le navire ou l'embarcation n'ait échoué, coulé ou brûlé : mais nonobstant

la présente stipulation les assureurs rembourseront la valeur assurée de tout colis qui serait totalement perdu en cours de chargement, transbordement ou déchargement, ainsi que toute perte ou détérioration de la chose assurée pouvant raisonnablement s'attribuer à un incendie, une explosion ou à un abordage ou au contact du navire et/ou de l'embarcation et/ou du véhicule avec quelque substance extérieure (y compris la glace) autre que l'eau ou au déchargement de la cargaison à un port de relâche. La présente stipulation prendra effet pendant toute la période couverte par la police. »

L'assurance des risques ordinaires de transports par voie maritime

Le souscripteur peut choisir entre deux formules optionnelles :

Garantie « Tous risques »

L'Assureur couvre tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité causés aux objets assurés et survenus au cours du transport ou pendant les séjours en entrepôts en cours de transport ou à la fin du transport.

ou

Garantie FAP Sauf (franc d'avaries particulières sauf)

L'Assureur couvre les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids et de quantité causés aux objets assurés par un des événements limitativement énumérés ci-après :

Pendant le trajet maritime : abordage, échouement ou naufrage, heurt ou collision du navire, voie d'eau ayant obligé le navire à faire relâche dans un port de refuge et à y décharger les $\frac{3}{4}$ au moins de sa cargaison, incendie, explosion, chute de colis, etc.

Pendant les trajets préliminaires ou complémentaires : déraillement, heurt, renversement, chute ou bris, etc.

Selon ses besoins particularisés, le souscripteur peut compléter les garanties de base par des garanties complémentaires.

Garanties complémentaires

Dans les deux cas ci-dessus, l'Assureur couvre :

- les frais exposés, par suite d'un risque couvert, en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police, ou de les limiter ;
- la contribution aux avaries communes.

Exclusions

Dans tous les cas, l'Assureur exclut le vice propre, les mesures sanitaires et de désinfection, les faits ou fraude de l'assuré, l'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages, les retards, les différences de cours, les dommages causés par les biens assurés à d'autres biens ou personnes, etc.

Sauf convention contraire, l'Assureur exclut :

- les risque de vol, de pillage, de disparition ;
- les risques de guerre ;
- les risques de grève, émeute, piraterie.

La souscription, la tarification (prime ou surprime) ou la rédaction de clauses spéciales prendra en compte les risques particuliers suivants, tel que développés par René Perillier dans le Manuel cité dans la note 2 :

- chargements sur le pont ;
- distinction entre vol et perte de poids ou de quantité ;
- distinctions entre navires transporteurs et autres navires ;
- contribution aux avaries communes ;
- les marchandises réexpédiées ou usagées ;
- les marchandises sujettes à casse et à coulage ;
- les liquides en vrac ;
- les produits chimiques ;
- les ferrailles et déchets de métaux ferreux ;
- les fibres ;
- les tubes en acier ;
- les céréales.

□ **Conventions Spéciales pour l'assurance des facultés transportée par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés :**

Garantie

« Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet exclusif de garantir les objets assurés, sous réserve des exclusions stipulées à l'article 4 ci-après, contre les risques de destruction, de détérioration, de vol, de pillage, de disparition, de contribution aux avaries communes, ainsi que de dépossession, indisponibilité ou tous autres événements ouvrant droit à délaissement dans les conditions prévues à l'article 6 des présentes Conventions Spéciales, lorsque ces préjudices résultent :

- de guerre civile ou étrangère, d'hostilités ou représailles, de torpilles, mines et tous autres engins de guerre, même nucléaires, et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- de piraterie ;
- de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

Sont également garantis les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par les présentes Conventions Spéciales, ou de les limiter.

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le remboursement est fait sans franchise.»

Le contrat prévoit que les présentes Conventions Spéciales n'ont de valeur que si elles complètent un contrat d'assurance couvrant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires.

□ **L'assurance des risques de construction**

Objets couverts

Le navire, au fur et à mesure de sa construction, les matériaux, machines et tous objets destinés au navire et répartis dans les établissements de l'assuré ou dans ceux des autres constructeurs, fournisseurs ou sous-traitant.

Durée de l'assurance

Depuis la date stipulée aux conditions particulières jusqu'à la livraison du navire par le constructeur au lieu et suivant les modalités prévues dans lesdites conditions particulières.

Risques couverts

La garantie est de type « tous risques » et comprend notamment les événements de force majeure, les risques de mise à bord et de montage, l'affaissement ou l'effondrement des cales, supports ou échafaudages, les accidents de manutention, les fautes de l'assuré (sauf le dol ou la fraude et les fortunes de mer).

Valeur assurée

La valeur assurée correspond à la valeur des pièces mécaniques, matériaux et autres objets déjà individualisés comme devant appartenir au navire et répartis dans les établissements de l'assuré ou dans ceux d'autres constructeurs, fournisseurs et sous-traitants.

Assurances complémentaires :

- Les assurances complémentaires sur recours de tiers ;
- Les frais de retirement ;
- Les excédents de frais d'assistance et de sauvetage ;
- La différence entre la valeur comptable du navire à sa livraison et la valeur probable de remplacement.

□ **L'assurance des risques de navigation (navires de pêche, navires de plaisance, voiliers, navires à moteur auxiliaire)**

- Polices au voyage ou à terme ;
- Garanties de type « tous risques », même en cas de faute du capitaine, des gens de mer, des pilotes et des préposés terrestres de

l'armateur, ainsi qu'en cas de vice caché du corps et des appareils moteurs.

L'assurance des risques de remorquage

L'assureur couvre les risques de remorquage, suivant les opérations de remorquage régies par la Loi, notamment :

– les opérations de remorquage portuaire, dont la responsabilité incombe au remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur ;

– les opérations de remorquage en haute mer, dont la responsabilité incombe au remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqué ;

– la possibilité dans les deux cas pour les parties de convenir du contraire.

L'assurance des engins spéciaux

Objets assurés :

– Plates-formes fixes de forage (offshore) ;

– Conduites marines de pétrole ou de gaz ;

Risques assurés :

– Risques d'exploitation : assurance des dommages matériels ; assurance des frais pour reprendre la maîtrise d'une éruption incontrôlée de pétrole ou de gaz (coûts de forage, de contrôle, coûts de location des engins, coûts de spécialistes, pollution) ; assurance des frais de retirement (résultant de l'obligation d'enlever l'épave).

Les assurances de responsabilité (quasi-délictuelles ou contractuelles)

Nous ne ferons que les énumérer. Pour examiner le contenu des polices, le lecteur est prié de consulter le Manuel de René Perillier.

Responsabilités quasi-délictuelles :

– L'assurance de la responsabilité des propriétaires et exploitants de navires ;

– L'assurance de la responsabilité des propriétaires et utilisateurs de bateaux de plaisance ;

– L'assurance de la responsabilité des propriétaires et exploitants de bateaux de navigation intérieure.

Responsabilités contractuelles :

- La responsabilité du transporteur fluvial ;
- La responsabilité du transporteur maritime ;
- La responsabilité de l'affrètement vis-à-vis du bateau affrété ; ou de la marchandise transportée.

■ EXEMPLES DE RÈGLES ASSOCIATIVES (BRITISH MARINE INSURANCE ASSOCIATION) ³

Chaque membre (assuré ou propriétaire de navire) qui adhère à l'Association (assureur, en l'occurrence *British Marine Insurance Association*) s'engage formellement à respecter les Règles de l'Association. Voici une liste de Règles avec une brève explication.

□ **General Rules (Règles générales)**

Proposal form (Proposition)

Il s'agit du formulaire d'adhésion dans l'Association qui, il va sans dire, est obligatoire.

Acceptance (Acceptation)

Un certificat d'entrée est attribué au membre par l'Association sur une base discrétionnaire.

Special Entries (clauses particulières d'adhésion)

L'Association a l'entière discrétion de prévoir des règles additionnelles.

Period of Entry (Période d'adhésion)

La durée de l'adhésion dans l'Association commence à partir de la date indiquée sur le certificat d'entrée et dure jusqu'à la terminaison. La terminaison survient avec l'arrivée des événements prévus dans la règle dite « Cessation of Membership and of Insurance ».

Several Owners (Adhésion de plusieurs propriétaires d'un même navire)

Dans tel cas, cette Règle prévoit une responsabilité conjointe et solidaire de chacun des propriétaires. En d'autres termes, la faute de l'un rejaillit automatiquement sur les autres.

Advance Call (Demande d'avance)

Lors de l'adhésion, l'Association peut demander au membre une avance sur la cotisation d'admission.

Supplementary Call (Demande de cotisation additionnelle)

Des frais exigibles peuvent être demandés subséquentement par l'Association.

Final Call (Demande de cotisation finale)

Des frais peuvent être exigibles à la terminaison de l'adhésion, soit pour réclamations anticipées, frais et réserves, soit pour défrayer des coûts de réassurance.

Release Call (Demande de cotisation à la fin de l'adhésion)

L'Association peut exiger tout autre montant raisonnable lors de la fin de l'adhésion et de l'assurance.

Additional Call (Demande de cotisation spéciale)

L'Association peut, en tout temps et à son entière discrétion, exiger toutes autres cotisations particulières.

Withdrawal (Retrait)

Un préavis est exigible en cas de retrait selon les modalités de la Règle.

Termination of Cover (fin de l'assurance)

Moyennant un préavis donné par l'Association, celle-ci peut en tout temps demander au membre de mettre fin à son adhésion et à la couverture d'assurance.

Payment of Calls (Paiement de la cotisation)

La Règle prévoit le délai et le lieu du paiement.

Discretion (Discrétion)

L'Association possède une entière discrétion quant à l'interprétation ou l'ajout d'une Règle ou concernant l'étendue des dispositions de la Police.

Other insurance (autre assurance)

La présente assurance est complémentaire à toute autre assurance valide que pourrait posséder le membre. Elle ne peut être applicable en premier lieu ni au prorata. Elle ne peut combler qu'une éventuelle insuffisance de toute autre assurance.

Co-operation (collaboration)

La collaboration du membre est essentielle, tant en ce qui concerne une matière touchant l'application de la Police qu'en ce qui concerne le règlement d'une réclamation.

Cessation of Membership (terminaison)

Cette Règle énumère les causes de terminaison de l'adhésion ou de la Police.

Assignment (cession d'assurance)

Aucune cession d'assurance par le membre à un autre propriétaire ne saurait lier l'Association, sauf si cette dernière y consent par écrit.

Lay ups (accostage)

Cette Règle prévoit des dispositions particulières lorsque le navire est accosté, amarré ou ne navigue pas.

Disputes (conflit)

Tout conflit entre un membre et l'Association est soumis en première instance à un comité de l'Association, puis, le cas échéant, à deux arbitres, l'un choisi par le membre, l'autre par l'Association.

Law (législation applicable)

La loi anglaise s'applique en cas de conflit judiciaire.

Definition (définitions)

Cette Règle définit certains termes utilisés.

□ **Class I Rules - Hull and Machinery : Marine Risks (Règles classe I – Corps et machines : risques de navigation)**

Il s'agit des Règles particulières I applicables au corps du navire. Sous cette rubrique, les clauses suivantes s'appliquent :

- General Rules (les Règles générales mentionnées ci-dessus)
- Cover (couverture d'assurance)

Cette clause fait référence à l'application de la Police *Institute Time Clauses Hulls*.

□ **Institute Time Clauses Hulls (assurance des navires de navigation)**

Vu la longueur de cette police, nos commentaires pourraient alourdir inutilement cet article. Nous mentionnerons, sans les commenter, uniquement les titres des Règles :

- Navigation (assurance couvrant la navigation)
- Continuation (continuité de la couverture)
- Breach of Warranty (bris des conditions)
- Termination (fin du contrat)
- Assignment (cession)
- Perils (Risques assurés)
- Pollution hazard (Risque de pollution)
- $\frac{3}{4}$ THS Collision liability (Règle d'indemnisation en cas de collision)
- Sistership (collision avec un autre navire appartenant au membre)
- Notice of Claim (avis de sinistre)
- General Average and Salvage (avarie commune et sauvetage)
- Deductible (franchise)
- Duty of assured (devoirs de l'assuré)
- New for old (indemnisation à neuf)
- Bottom treatment (travaux de réparation et de revêtement)
- Wages and Maintenance (frais de salaire et d'entretien)
- Agency commission (commission de l'intermédiaire)

- Unrepaired damage (dommage non réparé)
- Constructive total loss (perte totale)
- Freight waiver (renonciation des droits sur la marchandise en cas de paiement par l'assureur)
- Disbursements Warranty (autorisations)
- Returns for lays-up and cancellation (remboursement de prime)
- War exclusion (exclusion quant au risque de guerre)
- Strikes exclusion (exclusion quant au risque de grève)
- Malicious acts exclusions (exclusion relative aux actes malicieux)
- Nuclear exclusion (exclusion quant au risque nucléaire)

□ **Institute Fishing Vessels Clauses (assurance des navires de pêches)**

Sous réserve de leur contenu, les titres des clauses sont similaires à ceux qui précèdent.

Class 2 Rules : Protection & Indemnity

Règles classe 2 – Responsabilité

Le membre est assujetti, en premier lieu aux règles de la Classe 1 ci-dessus (incluant les Règles générales).

Puis, les Règles suivantes (Cover) s'appliquent en complément et comprennent ce qui suit :

- Risk covered (risques garantis)
- Loss of life, personal injury or illness (dommages personnels aux tiers)
- Shipwreck unemployment indemnity (indemnité de perte d'emploi - naufrage)
- Port and deviation expense (frais de déviation)
- Loss or damage to property including collision (dommages matériels à autrui incluant la collision)
- Wreck removal (enlèvement de l'épave)

- Both to blame collision liability (responsabilité partagée en cas de collision)
- Two ships and property in same ownership (dommage aux biens appartenant au même propriétaire)
- Liability under towage contract (responsabilité pour remorquage)
- Quarantine and desinfection expenses (frais de quarantaine et de désinfection)
- Cargo liability (responsabilité relative à la cargaison)
- Life salvage and general average (sauvetage)
- Fines (amendes)
- Costs and expenses (frais et dépenses)
- Expenses incidental to shipwrecking (dépenses incidentes)
- Additional cover by the Association (garantie additionnelle)

Les présentes Règles comprennent aussi deux autres rubriques :

- Class 3 Rules – Freight, Demurrage & Defense (Fret, Surestarie et Défense) ;
- Class 5 Rules – War Risks (risques de guerre).

■ CONCLUSION

Tels sont les grands principes d'assurance maritime et les types de contrats et de clauses d'assurance maritime, qui sont similaires d'un pays à l'autre (la plupart des transporteurs maritimes pratiquent au-delà des frontières de leur pavillon). La concurrence internationale, tant au niveau des assureurs traditionnels que des clubs P and I, des pools spécialisés ou des associations, a fait en sorte que les garanties ont été adaptées aux besoins, sans égard à la territorialité, permettant une plus grande homogénéité. La réassurance, ce haut lieu où aboutissent tous les grands risques, suivant la fortune des assureurs, agit de la sorte. Les programmes s'internationalisent, se globalisent.

L'aspect des garanties tend aussi à s'uniformiser sous la plume des compagnies, souvent en se rétrécissant, rarement en s'élargissant.

sant. Les garanties tous risques comptent un kyrielle d'exclusions, de sorte qu'il peut être tentant, pour une prime moindre, de négocier des garanties spécifiques, presque aussi larges, du moins sans les pièges des formules globales.

Si les garanties deviennent de plus en plus uniformes, les choix à faire résident sur le plan des franchises, par sinistre ou pour l'ensemble des sinistres annuels, de même que sur le plan des plafonds ou limites (*stop loss*), qui ne sont pas sans déplaire aux réassureurs. Mais elles forcent les assurés à assumer certaines parties des risques, par le bas ou par le haut, et, ainsi, les forcer à gérer les risques plus pointus.

Il y aurait eu encore beaucoup à dire non seulement sur les risques assurables maritimes et leurs garanties, mais encore sur la gestion des risques maritimes, véritable vivier de règles destinées à analyser, limiter, répartir, transférer ou financer les risques. On n'a qu'à songer aux clauses de non-responsabilité, aux décisions d'abandonner le navire, au fret, aux créanciers, aux questions de sécurité, aux externalités associées à la pollution en haute mer ou frontalière causée par des pétroliers souvent insolubles ou domiciliés dans des pays exotiques, qui présentent des risques moraux dont il faut tenir compte. Les règles de responsabilité pour les risques de pollution dans les différents pays doivent être intégrées dans la gestion des risques maritimes. De plus, les problèmes de fraude à l'assurance, de risque moral et d'antisélection doivent être cernés attentivement par le gestionnaire, tant pour le compte de l'assuré que de l'assureur.

En assurance maritime, vu l'internationalisation des programmes et la globalisation des marchés, les gestionnaires doivent aussi mesurer les risques d'un pays à l'autre, les variantes dans les décisions étrangères, leur réglementation, les coutumes, les clauses, les problèmes des conventions, les compétences juridictionnelles ou judiciaires, bref tout un ensemble de règles qui font partie du commerce international et qui peuvent générer des risques aggravants.

□ Bibliographie

Cours avancé, Assurance maritime, Association des courtiers d'assurance de la province de Québec, 1968, 1982.

Moreau, Rémi, « La plus entière bonne foi », *Assurances*, Janvier 1993, p. 577.

Perillier, René, *Manuel de l'assureur maritime et transports*, L'Argus, 1978, 384 pages.

Rèmond-Gouilloud, Martine, *Les assurances maritimes*, Encyclopédie de l'assurance, François Ewald et Jean-Hervé Lorenzi, éditeurs, coll. Économica, 1998, p. 818 à 834.

□ **Notes**

1. La plus entière bonne foi, Rémi Moreau, *Assurances*, janvier 1993, p. 577.
2. Les clauses reproduites sous cette rubrique sont tirées de l'ouvrage de René Perillier, *Manuel de l'assureur maritime et transports*, L'Argus, 1978.
3. Les commentaires sont tirés du fascicule *Rules and List of Correspondents*, British Marine Mutual Insurance Association Limited.