

Actualités - 17 mai 2019 : Londres – Assurances maritimes - Risques de guerre - Tensions au Moyen-Orient - Modification des zones donnant lieu à surprimes

Après les récentes attaques sur des pétroliers au large des Émirats Arabes Unis, les assureurs maritimes viennent de décider de modifier le niveau des risques pour les navires dans le Golfe arabo-persique. Les garanties risques de guerre sont impactées.

Le *Joint War Committee*, opérant au profit des assureurs corps de Londres vient de modifier à effet immédiat les nouvelles zones à risques au Moyen-Orient. Même si chaque assureur est libre de fixer son mode de tarification en fonction des niveaux de risques, les zones restent respectées par tous. C'est donc tout le secteur de l'assurance maritime et transports qui est alerté par la montée des risques : assureurs corps, facultés...

Cette décision est l'occasion de reprendre les principes qui dictent la matière.

Aujourd'hui, les fortunes de guerre font partie de la catégorie des risques exceptionnels encadrés par des conditions d'assurance spécifiques. En matière d'assurance maritime, elles sont opposées aux risques ordinaires de la navigation, les fortunes de mer. Les risques de guerre trouvent leur source en dehors de la mer et présentent des spécificités qui n'ont aucun rapport avec la navigation maritime. La fortune de mer désigne tout événement aléatoire lié à la navigation maritime et susceptible de se réaliser au cours d'une expédition.

Cette distinction entre la fortune de guerre et la fortune de mer est relativement récente et a été le fruit d'une longue évolution.

Au 17^e siècle dans un contexte permanent de guerre, l'Ordonnance du 31 juillet 1681 de la Marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer dite «Ordonnance de Colbert» inclut les risques de guerre dans les mêmes conditions d'assurance que les risques maritimes. Cette règle a été reprise à droit constant par le Code de commerce de 1807. Les risques de guerre et maritimes étaient indistinctement qualifiés de fortunes de mer.

Cette assimilation des deux catégories de risques par le législateur avait pour conséquence la couverture par un même contrat de tous les événements susceptibles d'atteindre le navire et sa cargaison au cours du voyage, qu'ils aient leur cause dans la mer ou qu'ils résultent d'actes ou de faits de guerre.

Le fondement de cette législation était simple. Le risque de guerre était, à ces époques où les guerres étaient fréquentes, considéré comme un risque ordinaire dont la probabilité et les conséquences de réalisation n'avaient rien d'exceptionnel par rapport à celles des risques maritimes.

Mais à partir de la fin du Premier Empire en France, l'article 350 du Code de commerce va être interprété différemment. Les guerres maritimes étaient devenues rares et il ne

paraissait plus nécessaire pour les assurés de continuer à payer des primes pour un risque faible.

Le régime légal en vigueur n'était pas d'ordre public, et les assureurs et leurs clients trouvèrent dès 1840, une sorte de compromis pour commencer par exclure progressivement les risques de guerre des polices ordinaires et les couvrir par le biais de conventions spéciales. Pour souscrire une garantie contre les risques de guerre, les assureurs proposaient des conditions d'assurances qui n'étaient plus celles contenues dans les polices ordinaires. Finalement, la séparation des deux types de risques, issue de la pratique et des revendications des assureurs, a été entérinée par le législateur français dans les réformes amorcées par la loi du 3 juillet 1967 et confirmées dans le Code des assurances en son article L.172-16.

Aujourd'hui les risques de guerre font l'objet de conventions spéciales offertes par les assureurs en complément des polices contre les risques ordinaires. Mais les évolutions récentes montrent que l'histoire n'est pas finie...et l'assurance des risques de guerre redevient un sujet sensible au regard des tensions actuelles du monde.

Les garanties risques de guerre sur le marché français et anglais

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le marché français a mis en application les nouveaux imprimés des conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre : la Garantie Waterborne (RG GW 2018) et la Garantie étendue (RG GE 2018). Les deux modèles de police coexistent avec les conventions spéciales pour l'assurance des corps de navires contre les risques de guerre du 1^{er} janvier 2012.

Le marché britannique dispose également d'offres de garanties facultés (*Institute war clauses : Cargo*) et corps (*Institute war and strikes clauses hulls-time*) contre les risques de guerre.

L'adaptation des imprimés à chaque contrat tient compte de plusieurs paramètres: la qualité de l'assuré, le contenu de sa flotte et surtout les zones géographiques dans lesquelles les navires sont quotidiennement appelés à naviguer. Les offres de couverture doivent en effet être adaptées à la situation qui prévaut dans chaque zone. Les paramètres de tarification peuvent alors varier d'une zone à une autre en fonction des niveaux d'exposition aux risques de guerre.

La cartographie des différentes zones de risques

Par le biais du CESAM, le marché français a mis en place une cartographie précise des différentes zones à risques affectées d'une notation comprise entre 1 et 9 en fonction des niveaux de dangerosité (voir la notation Risque de guerre via ce [lien](#)). Cette notation des zones à risques répond au souhait exprimé par tous les professionnels de conserver, en plus des imprimés reconnus, un outil unifié, capable de tenir une cartographie «marché français» des zones de risque de guerre.

Le *Joint War Committee* tient une liste de zones (pays et océans) où les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et tous autres risques y relatifs sont potentiellement présents. Il met cette liste régulièrement à jour.

Les attaques successives effectuées sur les navires de commerce et des infrastructures pétroliers au Moyen-Orient ont réactivé les tensions dans cette région et ont poussé le *Joint War Committee* à élargir la liste des régions jugées risquées en y ajoutant: **le Golfe persique et les eaux adjacentes incluant une partie du Golfe d'Oman et les Émirats Arabes unis**. La nouvelle liste en date du 17 mai 2019 (consultable [JWLA-024](#)) comprend:

Africa
Benin
Eritrea, but only South of 15° N
Gulf of Guinea, but only the waters of the Togolese, Beninese and Nigerian Exclusive Economic Zones north of Latitude 3° N
Libya
Nigeria
Somalia
Togo
Indian Ocean / Arabian Sea / Gulf of Aden / Gulf of Oman / Southern Red Sea
Waters as defined overleaf
Asia
Pakistan
Middle East
Iran
Iraq, including all Iraqi offshore oil terminals
Israel
Lebanon
Oman
Persian or Arabian Gulf and adjacent waters including the Gulf of Oman west of Longitude 58°E
Saudi Arabia (Gulf coast)
Saudi Arabia (Red Sea coast) excluding transits
Syria
United Arab Emirates
Yemen
South America
Venezuela, including all offshore installations in the Venezuelan EEZ

L'ensemble des acteurs du marché français (compagnies d'assurance, courtiers, agents, experts, avocats), réunis comme chaque année la semaine dernière à Paris pour les Rendez-vous de l'assurance transport suivent la situation.

Il ne serait pas surprenant que la décision prise à Londres soit suivie dans les prochains jours par les assureurs du monde entier.

ADAM ASSURANCES – 33, Allées de Chartres – 33000 Bordeaux

www.adam-assu-mar.com

Le Lab – Recherches et innovations en assurances maritimes et transports

En partenariat avec le Centre de droit maritime et océanique, Nantes

et le Centre de recherche et de documentation européennes et internationales,
Bordeaux

Patrice A. EDORH-KOMAHE

pedorh-komahe@adam-assu-mar.com

Et

Antoine LUQUIAU

aluquiau@adam-assu-mar.com