

Classification et Police Française d'Assurance Maritime sur corps de tous navires

INTRODUCTION.....	1
I LES OBLIGATIONS DECLARATIVES DE L'ASSURE LORS DE LA SOUSCRIPTION DU CONTRAT	2
A NATURE DE L'OBLIGATION	2
B SANCTIONS	3
II LES OBLIGATIONS DE L'ASSURE EN COURS DE CONTRAT	4
A NATURE DES OBLIGATIONS	4
1 <i>Notification de la modification de la classe.</i>	4
a. Changement de société de classification	4
b. Changement de la côte accordée.....	5
2 <i>Respect des prescriptions de la classe.</i>	5
a. Etendue de l'obligation de l'assurée.....	5
b. Limite apportée par la police	6
B SANCTIONS	6
1 <i>Notification de la modification de la classe</i>	6
a. Découverte de l'inobservation avant la survenance d'un sinistre.	7
b. Découverte de l'inobservation après la survenance d'un sinistre.	7
2 <i>Non respect des prescriptions de la classe.</i>	8
CONCLUSION.....	8

INTRODUCTION

Depuis de nombreuses années, les assureurs maritimes se préoccupent de la côte accordée aux navires par les sociétés de classification.

Cette importance de la côte, gage pour les assureurs d'un navire plus fiable et mieux entretenu, a fait son apparition relativement tôt dans les assurances sur facultés¹.

¹ Cette clause apparaît à l'article 37 de la police du 15 novembre 1919 qui était rédigé comme suit : Les taux de primes fixés d'autre part ne s'appliquent qu'aux chargements sur vapeurs en fer ou en acier appartenant à des lignes régulières, ou âgés de moins de 20 ans et cotés, soit 100 A. I. au Lloyd's Register, soit 1 3/3 I. I, au Véritas, soit première côte aux registres Norvégien ou Italien, à la condition que tous ces vapeurs effectuent la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction.

Les primes sont à débattre pour tous vapeurs, même affrétés, ne rentrant pas dans les conditions ci-dessus déterminées, de même que pour vapeurs grecs, brésiliens, argentins, chiliens, uruguayens,, péruviens, quels que soient leur cote ou leur âge.

Les chargements sur vapeur en bois, sur navires à moteurs auxiliaires et sur voiliers ne seront couverts que moyennant convention spéciale et s'ils ont été agréés par les assureurs.

Cet article sera peu modifié et restera jusqu'en 1978 dans les polices facultés. La dernière version était rédigé ainsi à l'article 35 « Navires transporteurs » :

1° Les taux de prime fixés d'autre part ne s'appliquent pas, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur navires automoteurs en acier cotés comme suit à l'un des Registres ci-après, rentrant dans les tranches d'âge et répondant aux conditions d'exploitation fixées par la clause additionnelle n°58.

Bureau Véritas 1 3/3 ✕.

Nippon Kaiji Kyokai NS ★

Lloyd d's Register 100 A. 1 ou **B.S.**

Registro italiano ★ 100A 1.1. Nav L.

Américan Bureau of Shipping ✕A. I.

Norske Veritas ✕1.A. 1

Germanischer Lloyd. ✕ 100 A 4

Polski Rejestr ★KM

Registre de classification de l'U.R.S.S. ★P4C_ou KM ☉

à la condition que tous ces navires effectuent la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction.

2° Des primes spéciales sont à fixer pour tous chargements effectués sur les navires n'entrant pas dans les conditions ci-dessus ainsi que pour tous chargements effectués sur les navires visés à la clause additionnelle n°58.

3° Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteur auxiliaire ne seront couverts que moyennant déclaration préalable et convention spéciale.

Il y était fait une distinction entre les polices au voyage et les polices d'abonnement. Pour les premières, le voyage effectué sur un navire non classé ou auprès d'une société de classification ne figurant pas sur la liste contenue dans la police entraînait la nullité de la police. S'agissant des polices d'abonnement, il n'y avait curieusement aucune sanction mais une surprime pour les voyages effectués en infraction avec les dispositions de la police².

Parallèlement, et aussi étrange que cela puisse paraître, les assureurs « corps », pourtant parmi les premiers à être intéressés à la conservation du navire, ont longtemps ignoré la classification des navires comme élément pouvant distinguer un « bon risque » d'un « risque aggravé ».

Jusqu'en 1968³, la seule disposition existante figurait au chapitre VII « Règlements des indemnités » ou il était mentionné que « Les frais de recotation du navire au *Véritas* ou à tout autre registre de classification ne seront, en aucun cas, à la charge des assureurs. Cette disposition a disparu en 1972⁴

Il ne s'agissait que d'une disposition relative aux dépenses pouvant être ou non admises au titre des avaries subies et aucunement d'une disposition relative aux conditions de couverture et/ou aux obligations de l'assuré.

Cela n'est donc que très tardivement qu'est apparue dans les conditions générales des polices sur corps de navires une disposition imposant une série d'obligations déclaratives à la charge de l'assuré et relatives à la classification du navire⁵.

Ces dispositions seront complétées par l'introduction dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1998 d'un nouvel article relatif à la classification du navire et complétant l'obligation apparue quelques années plus tôt.

Avant l'introduction de ces deux articles, rien n'imposait à l'assuré de classer son navire, de le maintenir classé, et d'avertir les assureurs en cas de modification de la côte accordée par la société de classification.

Il est dès lors intéressant d'étudier la portée de ces deux dispositions de l'imprimé sur corps de tous navires et leurs implications sur la vie de la police.

Comme dans beaucoup de domaines de l'assurance, les obligations de l'assuré se cristallisent lors de la souscription du contrat et lors de son exécution.

I Les obligations déclaratives de l'Assuré lors de la souscription du contrat

A Nature de l'obligation

Les obligations déclaratives de l'assuré relatives à la classification lors de la souscription du contrat sont contenues dans l'article 8-1^o de la police sur corps de tous navires du 1^{er} janvier 2002. La rédaction de cette disposition n'a connu aucune modification depuis son introduction en 1983.

² Voir Govare John Paul, *l'Assurance Maritime Française*, Editions Argus, 1960, n°552 et 666 à propos des articles 15 et 35 de la police sur facultés du 17 août 1944 modifiée le 1^{er} janvier 1947

³ Article 23 § 6 de l'imprimé du 20 juillet 1968

⁴ Imprimé du 1^{er} décembre 1972 ; Ce qui signifie qu'entre 1971 et 1983, les Conditions Générales sur Corps de navire ne contenaient plus aucune disposition relative à la classification.

⁵ Imprimé du 1^{er} janvier 1983, Article 8-1^o et 8-3^o du chapitre IV des conditions générales

C'est ainsi que l'assuré doit « déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge, **et notamment le pavillon du navire, sa Société de Classification et sa cote** ».

L'assuré doit donc indiquer aux assureurs le nom de la société de classification et la côte qui lui est attribuée. On notera dès à présent que, contrairement à ce qui était prévu dans l'imprimé sur facultés, le critère qualitatif n'entre, à priori, pas en considération.

Il n'est en effet pas imposé que le navire dispose d'une côte minimum, ni qu'il soit classé auprès de telle ou telle société de classification.

Il s'agit d'une disposition assez étrange lorsque l'on connaît la « diversité » des sociétés de classification dont l'absence de sérieux est parfois patente⁶.

On pourrait donc en déduire qu'il s'agit pour l'assureur d'une simple donnée, parmi d'autres, à même de lui permettre d'apprécier le risque et non d'une condition de souscription.

Pourtant, il s'agit pourtant d'une information de toute première importance, substantielle, et dont l'exactitude conditionne l'existence du contrat.

Quant au critère qualitatif de la société de classification, il n'apparaît pas clairement dans cette disposition. Il se retrouve cependant à l'article 8-3° que nous étudierons plus avant dans cet article.

B Sanctions

L'inexécution de l'obligation énumérée ci-dessus peut, selon l'article 14 des Conditions Générales, entraîner la nullité de la police.

Il s'agit d'une sanction prévue par le Code des Assurances qui dispose dans son article L172-2 que « **Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.**

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré ».

La sanction prévue par la police ne distingue pas, comme le fait l'article L 172-2, selon la bonne ou la mauvaise foi de l'assuré.

Ainsi, l'article L 172-2 prévoit que, si l'assuré est de bonne foi, la sanction est limitée à une prise en charge du sinistre par l'assureur proportionnellement à la prime qu'il a perçue. Autrement dit, il s'agit d'une réduction proportionnelle de l'indemnité.

⁶ Le propos de l'article n'étant pas d'établir une hiérarchie des sociétés de classification, nous invitons le lecteur à consulter les statistiques du memorandum de Paris (<http://www.parismou.org>) et de Tokyo (<http://www.tokyo-mou.org>) pour se faire sa propre idée.

D'autre part, et même si l'assuré est de bonne foi, l'assureur peut opter pour la nullité du contrat s'il prouve qu'il n'aurait pas couvert le risque, auquel cas l'assureur est autorisé à se prévaloir de la nullité du contrat.

Cette dernière possibilité n'est pas à exclure, tant les données relatives à la classification deviennent sensibles pour les assureurs.

Il est à peu près certain que si l'armateur déclare une société de classification membre de l'« IACS⁷ », et qu'il s'avère qu'ensuite, la société de classification n'est pas membre de cette association, les assureurs opteront pour la nullité de la police.

De même, le dernier alinéa de l'article L 172-2 relatif à la fraude de l'assuré n'est pas repris dans les conditions générales.

Rien de tout cela n'est prévu dans les Conditions Générales. Pour autant, ces distinctions devraient trouver à s'appliquer, les dispositions de l'article L 172-2 étant d'ordre public⁸.

Il est cependant à mentionner que l'alinéa 2 de l'article 172-2 du Code des Assurances est souvent repris dans les Conditions Particulières à la demande de l'assuré et/ou des courtiers.

Les obligations de l'assuré à la souscription du risque se poursuivent lors de son exécution et ont été renforcées en 1998 par l'introduction d'un nouvel article des Conditions Générales.

II Les obligations de l'Assuré en cours de contrat

A Nature des obligations

1 Notification de la modification de la classe.

Ces modifications sont de deux ordres. Il y a tout d'abord le changement pur et simple de société de classification et ensuite le changement dans la côte accordée.

a. Changement de société de classification

Aux termes de l'article 8-3° des Conditions Générales, l'assuré doit « **déclarer sans délai tout changement de pavillon du navire, de sa Société de Classification** ».

Il s'agit d'une obligation logique, conséquence de celle imposée à l'assuré lors de la souscription du contrat et lui imposant strictement de déclarer le nom de la société de classification de son navire.

Il est donc normal que l'assureur souhaite être informé de la modification d'une donnée dont il a fait l'un des supports de sa tarification et de son acceptation du risque.

⁷ International Association of Classification Societies (<http://www.iacs.org.uk>)

⁸ Article L. 171-2 du Code des Assurances, le préambule de la police sur corps de tous navires précisant de toutes façons que « Le présent contrat est régi par la loi française par les dispositions du Titre VII du Livre Ier du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police ».

b. Changement de la côte accordée

L'assuré doit de même « **déclarer sans délai « toute modification, suspension, annulation ou retrait de sa cote ».**

Le critère qualitatif de la société de classification et de la côte accordée se dessine clairement dans cette disposition.

Cet article établit clairement que la garantie a été accordée en fonction d'une société de classification déterminée et qu'il ne s'agit pas d'une simple donnée à fournir aux assureurs.

Le changement de société de classification peut donc être considéré, selon les circonstances, comme une aggravation du risque.

2 Respect des prescriptions de la classe.

L'imprimé du 1^{er} janvier 1998 a ajouté une nouvelle obligation, introduite à l'article 9-1° des Conditions Générales. Cet article stipule que « **l'assuré s'engage à observer dans les délais fixés par la Société de Classification, les recommandations, exigences ou restrictions imposées par ladite Société de Classification et relatives à la navigabilité du navire ».**

Il s'agit d'une obligation générale imposée à l'assuré tout au long de la vie du contrat et qui complète l'obligation que nous venons d'étudier.

Compte tenu de la sanction imposée, on peut considérer qu'il s'agit d'une condition de garantie.

Nous verrons cependant qu'il ne s'agit pas d'une condition absolue de garantie car la sanction n'est pas automatiquement la résiliation de la police.

a. Etendue de l'obligation de l'assurée.

L'obligation générale imposée est de suivre les recommandations de la société de classification.

Cette première partie de l'article 9 ne pose pas de difficultés. Il s'agit pour l'assuré de se conformer aux recommandations émises par la société de classification.

L'article précise que l'assuré doit se conformer à ces recommandations, exigences, restrictions, dans les délais imposés par la société de classification.

L'article 9 calque son exigence sur celle de la société de classification.

L'étendue de l'obligation de se conformer aux exigences de la Société de Classification n'est cependant pas générale et la deuxième partie de l'article 9 limite l'obligation de l'assuré.

b. Limite apportée par la police

Aux termes de la police, l'obligation imposée à l'assuré est limitée aux seules recommandations, exigences, restrictions de la classe relatives à la navigabilité du navire.

La difficulté qui se fait jour est la détermination précise de ce qu'est une recommandation, exigence ou restriction relative à la navigabilité du navire.

Pour mémoire, la navigabilité est « *l'aptitude d'un navire à affronter les périls de la mer (navigabilité nautique) et à servir à une exploitation donnée (navigabilité commerciale)*.
Un certificat de navigabilité, conservé à bord, atteste que le navire a passé les visites réglementaires »⁹.

La difficulté, c'est que ce certificat, délivré par la société de classification, ne mentionne pas forcément que les recommandations, exigences, restrictions sont relatives à la navigabilité du navire.

Seules les exigences qui pourraient entraîner un retrait ou une suspension de classe semblent pouvoir rentrer dans ce cadre. On peut même penser que seules les exigences relatives à des prescriptions visant à éviter la perte du navire sont concernées.

Ce qui, au premier abord, semble limiter les possibilités. Mais, en y réfléchissant un peu, on peut penser que nombre de prescriptions sont relatives à la navigabilité au sens où la navigabilité est l'aptitude à affronter les périls de la mer.

Que penser d'une prescription relative au radar, aux équipements de survie, aux moteurs auxiliaires, etc..

Il appartiendra donc aux assureurs de le déterminer avec leurs experts, ce qui peut augurer de longues et âpres discussions avec les assurés.

B Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut, selon l'article 14 des Conditions Générales, entraîner « **la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité** ».

Il importe de distinguer selon la nature de l'obligation imposée à l'assuré. Un second *distinguo* doit être fait selon que la non conformité avec les dispositions de la police soit découverte avant ou après la survenance d'un sinistre.

1 Notification de la modification de la classe

Qu'il s'agisse d'un changement de société de classification ou d'une modification de la côte accordée, la sanction prévue par la police est identique.

Par contre la sanction change si l'inobservation de l'obligation est découverte avant ou après la survenance d'un sinistre.

Les sanctions normalement applicables en cas d'aggravation du risque sont prévues par l'article L 172-3 qui dispose que « *toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible*

⁹ Alain Le Bayon, Dictionnaire de Droit Maritime, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 174 ;

du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 172-2.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue ».

L'ensemble des dispositions de cet article n'est pas repris dans la police.

Indépendamment du fait que cet article est d'ordre public, la rédaction de la police impose que le distinguo soit fait selon que l'aggravation du risque soit découverte avant ou après la survenance d'un sinistre.

a. Découverte de l'inobservation avant la survenance d'un sinistre.

Si l'assuré ne se conforme pas à ses obligations, les assureurs sont en droit de résilier la police avec un préavis de trois jours.

Il s'agit de la stricte application du 3^{ème} alinéa de l'article L 172-3 évoqué ci-dessus.

L'aggravation du risque, du fait de l'assuré, entraîne la résiliation de la police à l'option de l'assureur.

L'option de l'augmentation de la prime n'est pas prévue par la police.

Il s'agit d'une sanction classique que l'on retrouve également dans les assurances terrestres¹⁰.

b. Découverte de l'inobservation après la survenance d'un sinistre.

Si la découverte du changement de classe est faite après un sinistre, les assureurs sont en droit de sanctionner l'assuré par une réduction proportionnelle de l'indemnité.

Cette possibilité, offerte par les dispositions du Code des Assurances relatives aux assurances terrestres¹¹ n'est pas reprise dans le titre relatif aux Assurances Maritimes.

Seul le cas d'aggravation du risque qui prévoit la possibilité pour les assureurs d'augmenter la prime proportionnellement à l'aggravation survenue est inscrite dans le code, indépendamment de la date de la découverte de l'aggravation.

¹⁰ Article L. 113-9 du Code des Assurances

L'omission ou la déclaration inexacte de la part de l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie n'entraîne pas la nullité de l'assurance.

Si elle est constatée avant tout sinistre, l'assureur a le droit soit de maintenir le contrat, moyennant une augmentation de prime acceptée par l'assuré, soit de résilier le contrat dix jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée, en restituant la portion de la prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus.

Dans le cas où la constatation n'a lieu qu'après un sinistre, l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues, si les risques avaient été complètement et exactement déclarés.

¹¹ Article L 113-9 alinéa 3. Voir ci-dessus.

On peut par ailleurs s'interroger sur une telle sanction dans la mesure où le préjudice des assureurs est souvent difficilement mesurable.

En effet, soit la police n'aurait pas été souscrite avec la nouvelle société de classification, soit la nouvelle société aurait été acceptée comme l'avait été la société initialement déclarée¹².

La sanction est donc, ou nulle, ou totale. Une sanction médium revient à admettre une hiérarchie entre les sociétés de classification, ce qui est extrêmement délicat et difficile à prouver¹³

S'agissant du respect des prescriptions de la classe, la question des sanctions est tout aussi délicate.

2 Non respect des prescriptions de la classe.

Le non respect des prescriptions est plus délicat à traiter.

La sanction est la même que celle prévue à l'article 8-2° et 8-3° évoqués ci-dessus, à savoir la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité

Lorsque la non conformité est découverte avant le sinistre, la sanction est logique. Il s'agit de la sanction habituelle en cas d'aggravation du risque.

Par contre, la sanction applicable lorsque la découverte du manquement est faite après le sinistre est plus étrange.

Le non respect des recommandations, exigences ou restrictions devrait être une condition absolue de garantie, surtout lorsque lorsqu'elles ont trait à la navigabilité du navire.

Pour notre part, aussi dur que cela puisse être, nous sommes d'avis que la sanction devrait être l'absence de garantie, la réduction proportionnelle de l'indemnité étant bien trop difficile à mettre en œuvre.

Conclusion

Au vu des dispositions désormais introduites dans les conditions générales « corps », il est indéniable que la classification du navire a trouvé une place importante comme critère de couverture et comme condition d'assurance.

On peut regretter que ne figurent pas clairement, dans les conditions générales, une liste précise des sociétés agréées, ce qui faciliterait certainement l'application des dispositions relatives à la classification.

Compte tenu des récents événements et des multiples mises en causes de sociétés de classification, il est probable que ces clauses connaîtront une évolution dans les prochaines années.

¹² C'est notamment le cas lorsque le navire change de société de classification et que celle-ci est membre de l'International Association of Classification Societies (<http://www.iacs.org.uk>)

¹³ Voir note sur MOU et IACS