

N° 15

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1984.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi modifiant la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes.

Par M. Pierre CECCALDI-PAVARD,

Sénateur.

(1) *Cette Commission est composée de : MM. Jacques Larché, président ; Edgar Tailhades, Louis Virapoullé, Charles de Cuttoli, Paul Girod, vice-présidents ; Charles Lederman, François Collet, Pierre Salvi, Germain Authié, secrétaires ; Jean Arthuis, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Marc Bécam, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Pierre Brantus, Pierre Ceccaldi-Pavard, Michel Charasse, Félix Ciccolini, Henri Collette, Etienne Dailly, Michel Darras, Luc Dejoie, Jacques Eberhard, Edgar Faure, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Michel Giraud, Jean-Marie Girault, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin, MM. Bastien Leccia, Roland du Luart, Jean Ooghe, Charles Ornano, Hubert Peyou, Roger Romani, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon.*

Voir le numéro :

Sénat : 487 (1983-1984).

Assurances maritimes.

SOMMAIRE

	Pages
Exposé général	3
Examen des articles	4
<i>Article premier.</i> – Détermination des dispositions d'ordre public du contrat d'assurance maritime	4
<i>Article 2.</i> – Etendue de la couverture du risque en cas de faute de l'assuré	6
<i>Article 3.</i> – Champ d'application de la loi	7
Tableau comparatif	9

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Longtemps régi par des dispositions édictées du temps de Colbert, le droit des assurances maritimes a fait l'objet en 1967 d'une réforme figurant dans la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 intégrée depuis lors dans le titre VII du Code des assurances.

La réglementation applicable en cette matière doit tenir compte de plusieurs spécificités au nombre desquelles il convient de retenir plus particulièrement l'amplitude du marché de l'assurance maritime, et la très vive concurrence qui s'y exerce, ainsi que l'importance des risques et des dommages contre lesquels l'assuré cherche garantie.

Le législateur de 1967, conscient des difficultés liées à l'élaboration de la réglementation dans ce domaine, s'est d'une part largement inspiré des règles imposées par la tradition et a, d'autre part, édicté un nombre limité de mesures d'ordre public, destinées soit à préserver un certain équilibre entre les parties, soit à respecter un minimum de « moralité ».

La négociation des contrats d'assurance maritimes est donc empreinte d'une assez large liberté.

Le présent projet a pour objet de modifier certaines des dispositions de la loi sur les assurances de façon à supprimer des règles qui paraissent anachroniques ou qui constituent un obstacle à l'expansion du marché français de l'assurance maritime.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Détermination des dispositions d'ordre public du contrat d'assurance maritime.

L'article 2 de la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 fixe la liste des dispositions qui ne peuvent être exclues du contrat d'assurance maritime par la seule volonté des parties.

Il convient tout d'abord de présenter brièvement ces dispositions qui sont d'ordre public.

L'article 3 établit un lien indissoluble entre la réparation et le fait de subir un préjudice, et autorise la souscription d'une assurance destinée à protéger tout intérêt légitime.

L'article 6 impose le respect de la véracité des déclarations et prévoit en conséquence l'annulation de l'assurance en cas de déclaration inexacte ou d'omission, ou l'application d'une couverture de risques partielle lorsque la preuve de la bonne foi est apportée dans pareille hypothèse par l'assuré.

L'article 7 garantit le droit à l'information de l'assureur en cas de modification en cours de contrat et offre à celui-ci le choix entre la résiliation du contrat ou l'augmentation de la prime.

L'article 10 prévoit la nullité de l'assurance dans le cas de fraude de l'assuré.

L'article 12 instaure la nullité des assurances cumulatives contractées avec intention de fraude pour garantir une valeur supérieure à la valeur totale du bien assuré.

L'article 13, paragraphe 1, consacre la validité des assurances cumulatives contractées sans fraude lorsque l'assuré en informe l'assureur.

L'article 17, alinéa 2, institue le principe suivant lequel l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré. Cette disposition fait l'objet d'un projet de modification à l'article 2 du présent projet.

L'article 21 assimile à un dommage résultant d'un événement de mer les sinistres ayant pour origine un risque de guerre ou un risque de mer.

Les articles 24 et 25 organisent la procédure de suspension ou de résiliation de l'assurance en cas de défaut de paiement de la prime et en fixent les conséquences à l'égard des tiers.

L'article 26 fixe les règles applicables au défaut de paiement de la prime en cas de faillite, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré.

L'article 32 précise que la déclaration du sinistre inexacte, faite de mauvaise foi, par l'assuré entraîne sa déchéance du bénéfice de l'assurance.

L'article 35 fixe à deux ans le délai de prescription des actions nées du contrat d'assurance.

La loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 prévoyait également l'impossibilité d'exclure du contrat **l'article 40**, lequel dispose que l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

Ainsi qu'il résulte des travaux préparatoires de la loi de 1967, cette disposition ne concerne que l'assurance des dommages sur corps de navires et non l'assurance de responsabilité ou l'assurance de faculté. Par ailleurs, afin de bien préciser la portée de cette mesure, il convient de rappeler les propos du Garde des Sceaux, M. Louis Joxe, définissant la faute intentionnelle comme celle provoquée par « l'auteur qui a voulu le dommage, qui a choisi de causer le dommage et a agi en conséquence » ou encore celle traduisant « la volonté de réaliser le risque ».

Le maintien du caractère impératif de cette disposition, qui ne semble plus justifié par des raisons tenant à la moralité ou à l'équilibre du contrat, apparaît aujourd'hui anachronique. En outre, cette règle défavorise considérablement les assureurs français sur le marché international.

En conséquence, il est proposé que la liste énumérée ci-dessus ne reprenne pas cette disposition dont les conséquences ont été jugées trop lourdes. En effet, jusqu'à présent, l'armateur se trouvait dans l'obligation de répondre sur son patrimoine des fautes intentionnelles du capitaine et simultanément ne pouvait s'assurer contre ce type particulier de risque.

La solution retenue en 1967 provenait de la qualité et du statut du capitaine, lequel ne pouvait être considéré et donc traité comme un simple préposé. En effet, l'indépendance dont il jouit dans la conduite du navire permet de l'assimiler à l'assuré lui-même. Le législateur de 1967 avait donc simplement transposé

la règle applicable en matière d'assurance terrestre interdisant l'assurance des fautes personnelles de l'assuré, mais autorisant simultanément l'assurance contre les fautes du préposé. Par ailleurs, cette disposition, dont la commission des Lois du Sénat avait demandé la suppression, avait été introduite pour éviter la fraude et notamment la collusion entre l'armateur et le capitaine.

Cette mesure ne semble pas devoir être maintenue. En effet, rien ne doit formellement interdire au propriétaire la possibilité de se prémunir contre une telle hypothèse dans la mesure où il trouve une compagnie d'assurance lui proposant un contrat adapté.

Si le risque ne peut être couvert, l'article 40 jouera car il demeure dans le dispositif législatif. Mais désormais, une convention prévoyant ce type d'assurance ne sera plus a priori frappée de nullité.

L'intérêt général ne se trouve aucunement atteint par cette disposition.

Par ailleurs, cette nouvelle disposition permettra de rétablir les conditions d'une meilleure concurrence entre les assureurs français et les assureurs étrangers, notamment britanniques, qui offrent ce genre de garantie.

Enfin, la modification proposée résulte du changement intervenu dans le statut du capitaine qui semble être de plus en plus fréquemment considéré comme un simple préposé.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 2.

Etendue de la couverture du risque en cas de faute de l'assuré.

Le premier alinéa de l'article 17 de la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 dispose que les risques assurés demeurent couverts même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres. Une réserve est cependant immédiatement introduite. En effet, l'assuré est tenu de prendre les mesures raisonnables permettant de mettre les objets assurés à l'abri.

Le second alinéa précise que « l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré ».

Le présent article a pour objet de modifier cette dernière disposition en excluant les fautes intentionnelles ou inexcusables.

Comme par le passé, il ne peut être envisagé de répondre des fautes intentionnelles de l'assuré, traditionnellement exclues de toute réparation.

Le projet propose d'ouvrir droit à la couverture du risque en cas de faute lourde, celle-ci résultant d'une erreur même grossière ou d'une imprudence, mais étant exempte de toute intention maligne, ce qui la différencie du dol. Les risques que peuvent entraîner le fait de commettre une faute lourde seront désormais couverts.

Il faut néanmoins éviter les abus et, en conséquence, il est proposé d'exclure des réparations les conséquences de la faute inexcusable. La notion de faute inexcusable est plus restrictive que celle de faute lourde. La jurisprudence, à la suite d'une longue évolution, retient comme faute inexcusable celle dont la gravité tient à ce qu'elle crée un danger dont l'auteur pouvait et devait normalement se rendre compte et qui menaçait la sécurité d'autrui.

La modification qui est proposée mérite d'être replacée dans un contexte plus général. La notion de faute inexcusable, apparue pour la première fois en matière de responsabilité dans le cadre des transports aériens, figure dans de nombreuses conventions internationales. Ainsi, il convient de noter que la reconnaissance de l'existence d'une faute inexcusable empêche le propriétaire d'un navire de constituer un fonds de limitation de responsabilité. La convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes dispose qu'une telle conduite supprime le droit de limiter sa responsabilité. Un projet actuellement déposé sur le bureau du Sénat propose d'introduire dans la législation française cette disposition.

De même, les règles de Hambourg de 1978 sur le transport des marchandises par mer interdisent la limitation de responsabilité du transporteur en cas de faute inexcusable.

Dans la mesure où il apparaît tout à fait justifié que seules demeurent inassurables la faute intentionnelle et la faute inexcusable, votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Art. 3.

Champ d'application de la loi.

Cet article étend l'application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Conformément aux dispositions de l'article 74 de la Constitution, les assemblées territoriales intéressées ont été saisies du projet et n'ont fait aucune observation particulière sur celui-ci.

En ce qui concerne l'île de Mayotte, aucune consultation préalable particulière n'étant requise, la loi est applicable à ce territoire dès lors qu'une mention expresse en fait obligation.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Sous réserve de ces observations, votre commission des Lois vous demande d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
Loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes.	Article premier.	Article premier.
<i>Art. 2.</i> - Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles 3, 6, 7, 10, 12, 13 (alinéa 1), 17 (alinéa 2), 21, 24, 25, 26, 32, 35 et 40.	L'article 2 de la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes est modifié ainsi qu'il suit :	Sans modification.
(Pour les articles énumérés ci-dessus voir annexe.)	« <i>Art. 2.</i> - Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles 3, 6, 7, 10, 12, 13 (alinéa 1), 17 (alinéa 2), 21, 24, 25, 26, 32 et 35. »	
<i>Art 17</i> - Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.	Art. 2.	Art. 2.
	Le second alinéa de l'article 17 de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :	Sans modification.
L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.	« L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré. »	
	Art. 3.	Art. 3.
	La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.	Sans modification.

ANNEXE

LOI N° 67-522 DU 3 JUILLET 1967 SUR LES ASSURANCES MARITIMES

Art. 3 - Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

Art. 6 - 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 sera, 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 établirait 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.

Art. 7 - 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 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 6.

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.

Art. 10 - Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise.

Il en est ainsi même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Art. 12 - Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.

Art. 13 (alinéa 1). - Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

Art. 17 (alinéa 2). - L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

Art. 21. - Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

Art. 24 - Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur, soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée d'une mise en demeure d'avoir à payer.

Art. 25. – La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur pourra, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Art. 26. – En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de faillite, règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Art. 32. – L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Art. 35. – Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

Art. 40. – L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.