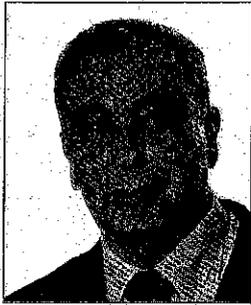


Les problèmes soulevés par les documents d'assurance transport maritime



Lotfi CHEMLI

Avocat près la Cour de Cassation
Consultant international

A l'instar des différentes catégories d'assurances énumérées par l'arrêté du ministre des finances du 2 Janvier 1993, l'assurance transport maritime a une faible contribution au financement de l'économie Tunisienne et un rôle limité dans la mobilisation de l'épargne due principalement au faible tonnage de jauge brute de la flotte de commerce maritime.

Pourtant, l'assurance maritime est historiquement la plus ancienne catégorie de couverture ayant existé dans le monde. Il suffit de citer l'ordonnance de Barcelone ainsi que l'ordonnance de « Colbert » laquelle a réglementé en 1681, les contrats d'assurances et certains aspects de l'assurance maritime.

Actuellement, le marché international des assurances maritimes est dominé par deux grands systèmes coexistant en une cohérence presque parfaite en l'occurrence le modèle Anglais (lloyd's standard policy) et le modèle marché Français.

Sur le plan international, les assurances maritimes occupent une place de choix dans le marché mondial du transport maritime en raison du fait qu'environ 85 % des échéances commerciales à l'import et à l'export des biens et des marchandises sont réalisés par voie de transport maritime ce qui par conséquent confère aux contrats d'assurances maritimes une importance visant à garantir les divers opérateurs tels que les armateurs, les affréteurs et transporteurs maritimes contre les risques de mer éventuels auxquels les navires et les marchandises sont exposés du fait des aléas de la navigation et de la densité du trafic maritimes aggravés à l'heure actuelle par les menaces des actes illicites, de piraterie maritime et de terrorisme.

Dans cet environnement international caractérisé par des risques technologiques majeurs, des risques de guerre et de terrorisme, il est inconcevable que les navires, les marchandises et les marins qui sillonnent les océans et qui représentent des intérêts importants en matière de coûts et de valeurs en risques ne puissent pas être couverts convenablement par des polices ou contrats d'assurances adéquats.

Aussi, toutes les opérations commerciales internationales entre les exportateurs (chargeurs ou vendeurs) et les importateurs (destinataires de la marchandise ou acheteurs) se font toujours à travers un contrat international de vente soit CAF (coût, assurance et fret) soit CF (coût et fret, l'assurance reste à la charge de l'acheteur) soit FOB (fret on board, le fret et l'assurance restant à la charge de l'acheteur). Les incoterms ajoutent d'autres formules spécifiques détaillant les diverses modalités des ventes internationales FAS (fret alongside ship) ou EXW ex works (... named place) à l'usine (lieu convenu ...) etc.

I Contribution de maître Lotfi Chemli au colloque organisé par l'ATDA le 12 juillet 2014 en sa qualité de panéliste transport maritime et relatif aux problématiques liées à la documentation contractuelle en matière d'assurance.

Les incoterms, contraction des termes « international commercial terms » représentent un ensemble de règles internationales codifiées progressivement par la chambre de commerce internationale (CCI) ayant pour objet de fixer dans les transactions commerciales internationales les obligations réciproques des parties à un triple niveau : risques, frais et documents en délimitant les obligations du vendeur et de l'acheteur notamment au niveau de la prise en charge des risques encourus par la marchandise durant son transport maritime intermodal.

En cas de survenance d'un sinistre soit au navire lui-même ou à la marchandise ou bien à l'équipage, soit en cas de perte totale du navire corps, marchandises et vies humaines, l'assurance maritime intervient activement pour jouer un rôle auxiliaire du commerce à tous les niveaux.

L'assureur se substitue à l'assuré pour supporter une partie des risques pertes, avaries et pour régler les indemnités correspondant au préjudice réellement subi.

En effet les risques de la navigation maritimes sont si variés (collision, abordage, incendie, échouage, échouement, assistance, avaries communes, immobilisations, déroutement, relâche forcée, avarie commune) que tous les

transporteurs maritimes, et opérateurs assurent leurs marchandises à l'import ou à l'export, couvrent, leur navires, ainsi que leur personnel navigant par le biais d'une variété de documents d'assurance allant d'une police sur facultés, à une police d'assurance sur corps et une assurance responsabilité civile ou protection ou et indemnité des avenants de banque ou à des certificats d'assurances lesquelles par ailleurs sont exigées comme étant des pièces incontournables pour l'ouverture de crédits documentaires.

Le fonctionnement de l'assurance maritime repose sur des principes fondamentaux dégagés par les experts de la conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) lesquels affirment « qu'en théorie, le but de toute forme d'assurance est de remplacer ce qui a été perdu, l'assurance ne vise pas à ce que l'assuré tire profit d'un sinistre mais simplement à ce que sa situation ne soit pas aggravée par le sinistre » ...

On ne saurait attendre de l'assureur qu'il remplace l'objet même qui a été perdu ni qu'il fasse disparaître toute trace du dommage en restituant l'objet en dommage dans son intégrité primitive. A titre de compromis, c'est une compensation financière qui est accordée et ce système de dédommagement qualifié « d'indemnisation » selon l'expression citée par RH brown (marine insurance -the principles, Londres 1970).

Aussi, convient-il de traiter des problèmes particuliers rattachés aux contrats d'assurances maritimes proprement dits pour en dégager les difficultés liées aux documents contractuels la protection de l'assuré sur le plan international et national, la compétence et la prescription au niveau des contrats succédanés et leur impact sur la qualité des services.

Dans son rapport introductif du 12 juin 2014, élaboré à l'occasion de la journée organisée par l'ATDA, son président Me Abdellatif Mamoughli a mis en exergue les problèmes spécifiques relatifs à certaines catégories de contrats notamment en matière d'assurance du transport maritime et ce, compte tenu, des dispositions pertinentes du code de commerce maritimes. Il a cité notamment à juste titre, le problème de l'omission de l'indication de la date du contrat et de celle de sa prise d'effet ainsi que l'absence d'adjonction d'une copie des polices types pour les contrats d'assurances facultés, ou l'omission de mentionner la date de mise à jour de la police-type de référence ainsi que le manque de précision de la date de référence des incoterms pris en compte comme référence dans les transactions commerciales sans oublier les difficultés pratiques nées dans les polices transport multimodal particulièrement, en cas de déroutement du navire vers un lieu très éloigné de l'itinéraire prévu par les parties contractantes. Dans ce cas, l'assureur est-il en droit de demander une majoration de la prime ? Tous ces cas de figure donnent effectivement lieu à un contentieux compliqué et à des conflits d'intérêt pointus en raison des lacunes constatées.

Autant d'interrogations pertinentes sur ces difficultés d'ordre pratique dues à des imprécisions, omissions ou survenances d'événements imprévisibles lors du l'expédition maritime. A ces inquiétudes soulevées par Me Mamoughli, il convient d'ajouter l'interprétation juridique de certains concepts juridiques en matière d'assurances maritime tel que le concept « d'événement » (event) non défini par les codes, ou le concept de « collision », ou d'avaries ainsi que la référence au jargon technique parfois hermétique des incoterms afin de délimiter les responsabilités de chacun des opérateurs

Les difficultés sont rattachées d'une part aux contrats d'assurances proprement dits (1) mais affectent également les multiples documents voisins (1) à l'instar des ordres de placement, des notes de couvertures, des avenants

vigueur du contrat.

Cette éventualité est une réalité car les assureurs ont recours conformément à l'esprit libéral et au caractère supplétif des dispositions du CCMT aux imprimés des conditions générales Françaises d'assurances maritimes sur facultés ou sur corps, qui sont en incohérence avec le CCM.

Des incertitudes d'interprétation peuvent survenir et conduire à un imbroglio juridique dans l'hypothèse où le sinistre se réalise plus de deux mois après la date de remise de la quittance de paiement de la prime ce qui heurte le principe impératif souligné par Me Mamouhli que « l'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé à courir dans les deux mois de sa conclusion ou de la date qui a été fixée pour la prise des risques... »

5- L'impact des ambiguïtés en pratique entraîne les implications juridiques d'une telle situation est lourde de conséquences pour un transporteur maritime qui voit son navire ou ses marchandises non couvertes durant ce laps de temps alors même qu'il a signé un contrat entaché d'une omission formelle. Les conséquences dues à des interprétations des textes risquent d'être fort préjudiciables à ses intérêts compte tenu de la valeur du navire et celle de la marchandise.

Quelle est la solution fort emblématique à prendre dans des situations rocambolesques, pour quel critère opter, tel est le dilemme ?

6- La date de la quittance de règlement de la prime est-elle suffisante pour couvrir un sinistre survenu une semaine après sa délivrance en cas d'absence de la date de conclusion du contrat ou d'omission d'indiquer sa date de prise d'effet ?

Une telle impasse rendrait les parties dans l'obligation de recourir aux courriers de négociations et pourparlers précédant le paiement de la prime qui généralement sont constitués par les échanges, de mailing ou de télex ou de correspondances de discussion des différentes clauses du contrat d'assurance et des taux de prime ainsi que l'échange de mémorandums et de procès verbaux réunions et de négociations avec les courtiers et l'assurance pour tenter de retrouver un accord écrit fixant la date de conclusion du contrat ou la date de prise d'effet de la couverture des risques. En pratique, l'utilisation par toutes les compagnies d'assurances de l'imprimé français (C.G.P.F.- CPPF) dont la validité a été reconnue par les tribunaux Tunisiens comme étant conforme aux dispositions du CCM et permet d'éviter beaucoup de lacunes et de résoudre les conflits.

En effet, cet imprimé qui date d'août 1968 et qui a subi plusieurs modifications (1970, 1978 ...) est en réalité un contrat type utilisé comme cadre juridique général qui définit les obligations et les droits respectifs des parties contractantes.

D'autre part, les polices d'assurances corps et facultés sont constituées concrètement de conditions générales suivies de conditions particulières précisant d'une part la prime calculée à des taux indiqués dans les intercalaires annexes et numérotés (ex : I à XV) et d'autre part l'indication des droits et frais, ainsi que la liste des sociétés d'assurances co-apéritrices agissant sans solidarité entre elles et chacune pour sa quote-part

Ex : Star (49 %) Gat (15 %) Astra (8 %) Mga (7 %) Comar (7 %) Maghrebria (4%) Carte (3%) Lloyd tunisien (3 %) Dhamen (1%)

Ces conditions particulières sont fondamentales pour éviter toutes obscurités ou lacunes lourdes de conséquences du fait qu'elle contiennent des intercalaires annexés. En outre elles déterminent avec précision pour l'assurance corps les détails de la police.

7- Le contenu des polices d'assurances doit être complet. Toute omission doit être sanctionnée

- La nature des garanties
 - Les conditions d'assurance (ex : tous risques)
 - La durée de l'assurance : qui mentionne expressément qu'elle prend effet à compter du 1er janvier 2014 à zéro heure et qu'elle se prolongera jusqu'au 31/12 de la même année à 24 heures
 - Les primes nettes selon les n° x à n° y en fonction du nombre de navires assurés, avec indication du nom du navire, de la prime nette, de la prime nette globale, du coût de la police et des taxes (ex : 6,9 %)
 - Le mode de règlement : dans cette rubrique, la police précise le décompte, primes figurant dans les conditions particulières et le bénéfice d'un escompte de 2 % en cas de paiement au comptant
 - La ristourne accordée à l'assuré qui aura payé la prime à chaque échéance trimestrielle fixée le 01/01/2014, le 01/04/2014, le 01/07/2014 et le 01/10/2014
 - La signature de l'assuré est obligatoire
 - La date de conclusion des conditions particulières : ex : 15/01/2014
- justement, le décalage entre la signature du contrat d'assurances et les conditions particulières généralement après la prise d'effet risque de soulever des incertitudes en cas de survenance d'un accident de mer. Que faire dans ce cas ? Autant de problèmes qui risquent d'entraîner des interprétations fastidieuses et des moyens de preuve complémentaires.
- Les Annexes et les Intercalaires, contiennent les caractéristiques du

navire, sa valeur assurée et agréée, l'assurance bonne arrivée, les limites de navigation, le montant de la franchise, les risques de guerre, le taux de la prime, le décompte de la prime selon un mode de calcul mathématique et l'escompte

8- les limites de navigation, une façon concernant les limites de navigation en cas de déroutement du navire ou d'une relâche forcée ou d'un arrêt technique en mer ou dans un port en dehors de limites indiquées risque de poser des problèmes juridiques faut-il que l'assuré informe l'assureur de la position nouvelle du navire (déroutement, immobilisation changement des limites de navigation) pour établir un avenant de surprime ?

9- Concernant, la police de l'assurance facultés, un imprimé est utilisé en tant que moule juridique il est, une fois signé, garant de toute faille. Il définit les obligations et les droits mutuels des parties. Les conditions particulières fixent avec concision la nature des garanties, les facultés assurées, les taux applicables, le cas échéant les franchises, les taxes et généralement toutes les informations servant à éclairer l'opinion de l'assurance sur le risque à couvrir ainsi sur les garanties que l'assuré souhaiterait afin de se prémunir contre les aléas des expéditions maritimes réalisées pour son compte personnel ou celles dont il est mandaté pour le bénéfice d'autrui. D'une façon générale, dans les deux types de police standard, l'assurance maritime peut poser des problèmes d'ordre pratique assez aigus quand bien même, elle repose sur le principe fondamental selon lequel, pour obtenir le bénéfice d'une couverture, il faut qu'il y ait en droit ou en fait un lien de connexité entre le bénéficiaire assuré (navire ou marchandises) cette relation est qualifiée par les experts de « d'intérêt assurable »

10- Des conflits d'interprétation de la notion d'intérêt assurable : peuvent surgir et en règle générale la pratique l'interprète de manière libérale, de telle sorte que l'on considère qu'il existe un intérêt assurable dès lors qu'une personne puisse tirer profit de l'arrivée à bon port soit du navire soit des marchandises soit des deux ensemble ou encore puisse subir un préjudice quelconque du fait de leur perte ou de leur avarie.

11- Le problème se pose avec acuité concernant la période sur laquelle s'étend l'assurance des marchandises en cours de transport par mer proprement dit et comprend l'acheminement terrestre des marchandises depuis leur point de départ jusqu'à leur arrivée or, le contrat ou la police d'assurance maritime est censé être un arrangement ou une convention selon lesquels une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne dénommée l'assuré des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres biens mobiliers engagés précisément dans une aventure maritime. La question qui mérite d'être posée est de savoir quand commence l'expédition ?

Si l'on se réfère à la vente maritime tel que définie par l'article 227 du CCM elle est une vente de marchandises à transporter, ou en coups de transport par mer, dans laquelle le vendeur s'engage à livrer une marchandise d'une nature et d'une quantité déterminée, dans des délais fixes, soit au port d'embarquement, soit à celui du débarquement.

Or, une omission de la mention des termes de la vente ou du lieu de livraison dans les documents d'assurance risque de générer des conflits.

En outre, la vente maritime comporte l'obligation de délivrer les documents prévus, par la loi ou l'usage ainsi une simple omission de la liste de ces documents ou de l'un d'entre eux ou une méconnaissance des parties de certains documents exigés par les usages maritimes, la pratique ou la réglementation nationale ou internationale en vigueur, peut poser des difficultés particulières en cas de sinistres.

L'article 228 du CCM est significatif à ce sujet puisqu'il dispose que « le transfert des risques s'opère au moment de la délivrance et ce, sauf convention contraire.

12- Le caractère flou de la notion de délivrance :

Des ambiguïtés juridiques sont apparues au niveau des notions proches de délivrance et de livraison quand l'opération de délivrance se réalise-t-elle ? Un débat doctrinal et jurisprudentiel fort intéressant est apparu à ce sujet.

Les dispositions du CCM considèrent que la délivrance a lieu :

- Dans les ventes à l'embarquement au port de départ à quai, le long du bord en principe elle peut également avoir lieu à bord du navire ou sous hangar dans l'enceinte portuaire ou sur wagon ou camion.

Comment est constatée matériellement et juridiquement l'opération de délivrance ? Peut-il y avoir des omissions, des lacunes ou des erreurs ?

Par contre, dans les ventes au débarquement, la délivrance à lieu au port d'arrivée soit à quai, soit le long du bord elle peut par extension avoir lieu à bord du navire, sous hangar et également sur wagon ou camion.

Or, ces notions techniques ne sont pas souvent mentionnées dans les contrats d'assurance avec la précision nécessaire, ce qui ouvre la porte à des conflits interminables d'intérêts ainsi, en ce qui concerne la vente dite CIF (cost., insurance freight) prévue par l'article 231 du CCM, elle peut poser des difficultés lorsque le vendeur ne prend pas soin de respecter son obligation légale, selon les cas, d'individualiser ou de spécialiser la marchandise vendue et manque à son obligation de prendre des soins raisonnables en ce qui concerne

le fret et les conditions d'expédition au niveau des assurances, des difficultés risquent de se poser compte tenu du fait que la vente CIF est une vente à l'embarquement d'une marchandise dont la nature est déterminée d'avance, qui est libre de toutes charges et qui doit nécessairement être couverte par une assurance maritime ainsi que par un contrat de transport au port de débarquement.

En d'autres termes, dans ces divers cas, l'assureur garantit ou souscrit « le risque de l'assuré »...

13- Le concept de risque :

Le vocable « risque » est utilisé dans notre contexte pour désigner « le risque de perte » afférant aux biens assurés.

Ce risque peut non seulement comprendre la perte du bien en lui-même mais doit également couvrir les pertes financières, telle que perte du fret, du prix du voyage, des commissions ou des gains ainsi que certains types de dommages causés aux tiers.

Or, la problématique est accentuée lorsque le contrat d'assurance n'est pas suffisamment clair, ce qui entraîne une tendance de l'assureur à les rejeter.

14- Les incertitudes relatives aux risques ou périls assurés :

Ce type de difficultés surgit en raison du fait que le contrat d'assurance maritime prend soin généralement des types d'éventualité du sort donnant lieu à une indemnisation de la part de l'assureur.

Or, techniquement, ces éventualités sont qualifiées dans les contrats d'assurances de « risques ou périls assurés »

Les conflits peuvent survenir lorsque la police d'assurance manque de précision et spécifie seulement certains risques maritimes ou « fortunes de mer » pour les assurer.

Or, les termes de fortunes de mer ou de risques maritimes ont une consistance spécifique et extensive en droit maritime et désignent une multitude d'événements de mer tels que l'abordage, le heurt, l'assistance.

On constate une diversité des risques de mer assurables. Certaines incidents ou sinistres peuvent surgir en cours de navigation maritime et poser certains problèmes.

I- Les événements de Mer :

Ils ont des caractères exceptionnels et spécifiques au droit maritime. La législation spéciale qui leur est réservée marque leur originalité et met en relief l'autonomie du droit des assurances maritimes par rapport aux assurances terrestres

B- Les Problèmes Inhérents Aux Risques de Mer Assurables :

Ces sinistres que le code de commerce maritime tunisien qualifie de « risques de mer » et que certains maritimistes désignent sous le vocable «

d'événements de mer » occupent une place pratique considérable. Ils sont essentiellement au nombre de 4, cité par le CCMT, mais plus nombreux dans la pratique.

1.1- L'abordage maritime :

Il suppose une collision entre des bâtiments de navigation. A titre d'exemples, on peut citer quelques cas pratiques et jurisprudentiels importants concernant un sinistre survenu à un transporteur maritime étranger qui a causé des dégâts très importants (affaire du navire japonais Fuyoh Maru et grec Vitoria 23 juin dmf n° 476).

1.2- L'assistance et le sauvetage en mer :

Cet événement se traduit concrètement par une assistance ou un sauvetage fournis à un navire en détresse. Ex : avarie de barre du navire japonais cité qui aborde un pétrolier grec Vitoria en France.

1.3- Les avaries communes :

Lesquelles sont la conséquence directe et normale d'un sacrifice volontaire décidé par le capitaine d'un navire sinistré dans l'intérêt de l'expédition maritime. Le législateur tunisien leur consacre le titre III du CCM :

Toutefois, là où se posent des problèmes, c'est lorsque des recours sont exercés entre les parties contractantes, suite à la naissance de litiges dus à certains incidents de mer. Cette situation est en général réglée par la couverture des conséquences des incidents par les assurances maritimes par le biais d'un règlement entre assureurs. Ceux-ci interviennent même si les intérêts assurés appartiennent au même propriétaire.

C'est ainsi le cas, lorsque les bâtiments de mer impliqués dans l'abordage maritime sont la propriété de la même société maritime ou bien quand le navire assisté et le navire assistant appartiennent à la même compagnie. Les recours auront lieu entre les assureurs pour le règlement de la responsabilité encourue ou de la rémunération d'assistance.

Bien que ce point soit controversé en général, un règlement d'avaries communes intervient, même lorsque la cargaison transportée appartient au même armateur.

1.4- Les autres événements de Mer :

Certains événements de mer n'ont pas toujours suscité l'intérêt du législateur. Toutefois, ils ne doivent pas être éclipsés ni ignorés lors de la discussion du contrat.

Ainsi en est-il des accidents mineurs entre bâtiments de mer et engins de pêche ou de plaisance (jet ski, ski nautique, catamaran, scooters de mer, barges flottantes, pêcheries fixes ou flottantes, plates-formes, épaves maritimes). Ces cas doivent être traités sur la base des règles du droit commun. Le contrat d'assurance doit le préciser.

Budget

Budget 2016

Des financements de l'ordre de 2,4 milliards de dinars seront consacrés au ministère de l'Équipement en 2016, dont 1,7 milliard de dinars destinés à des projets programmés pendant cet exercice. C'est ce qu'a fait savoir, mardi 27 octobre, le ministère de l'Équipement, de l'Habitat et l'Aménagement du territoire.

Le taux d'utilisation des fonds consacrés aux projets programmés en 2015 a atteint 59% jusqu'au 21 octobre, d'après des données présentées lors de la conférence périodique des directeurs régionaux de l'équipement.

Il a été convenu, au cours de cette réunion, de parachever la réalisation de la plupart des grands projets en cours avant la fin de 2015.

Président la réunion, le ministre de l'Équipement, Mohamed Salah Arfaoui, a exprimé la volonté de la direction centrale de mettre à la disposition des directions régionales, les cadres, les agents et les équipements nécessaires à la réalisation des projets à un rythme satisfaisant et au décaissement des financements qui leur ont été alloués.

Quant à la protection des villes des inondations et la lutte contre les catastrophes, des études ont été préparées afin d'élaborer un plan d'intervention, outre le lancement de l'actualisation de la carte des zones inondées. L'objectif est de préparer, à l'horizon 2050, une stratégie de protection de toutes les villes et agglomérations menacées. Cette stratégie devrait être prête en 2020.

Les financements consacrés en 2015 à la protection de 185 villes et agglomérations se sont élevés à 230 millions de dinars, selon le ministère.

S'agissant des préparatifs pour la saison des pluies, des travaux d'entretien ont été menés aux niveaux des canalisations sur 650 km en plus de la réparation et la maintenance de 150 ouvrages.

Avis

Avis commission de venise sur le projet de loi organique relative à la Cour constitutionnelle

Sollicitée pour avis sur le projet de loi organique relative à la Cour constitutionnelle, la Commission européenne pour la démocratie par le droit (Commission de Venise) a statué que « Dans l'ensemble, ce projet respecte les règles et principes prévus par la Constitution (tunisienne) et les normes internationales ».

« Ce projet de loi devrait contribuer à un fonctionnement efficace de la Cour », a délibéré la Commission de Venise lors de sa 104e session plénière.

La Commission de Venise a émis des remarques, article par article, sur les dispositions générales du projet de loi organique sur la Cour constitutionnelle, sa composition, son organisation et administration, sa compétence et ses procédures.

La Commission avance que le projet de loi organique, le règlement intérieur de la Cour et le règlement de procédure devraient préciser davantage la structure organisationnelle et fonctionnelle et les procédures spécifiques correspondant aux compétences de la Cour. Parmi les dispositions préconisées par la Commission de Venise, « la Cour constitutionnelle ne doit pas dépendre du gouvernement pour la nomination de son secrétaire général, pour l'organisation du secrétariat et pour la désignation d'un comptable public ».

De même, a-t-elle recommandé, le juge de la Cour constitutionnelle devrait bénéficier d'une procédure contradictoire garantissant les droits de la défense avant d'être destitué pour absence injustifiée, défaut de conditions pour siéger ou manquement aux obligations qui lui incombent.

Autre recommandation, établir le principe que les audiences de la Cour sont publiques, mais celle-ci devrait être en mesure de décider à huis clos des affaires sans intérêt public majeur.

1.5- Le Cas du Naufrage :

A l'instar de l'affaire célèbre du navire Amira appartenant au groupe Poulina, ce cas se pose partout dans le monde.

En réalité, cet événement pose d'innombrables problèmes dus à l'obscurité des clauses d'assurances. Le naufrage se ramène à une perte totale ou partielle du navire qui coule, souvent dans des profondeurs insondables.

Un tel événement a soulevé de multiples problèmes d'interprétation des contrats d'assurances corps, facultés, protection et indemnités. (38 I)

Il s'agit en face d'une telle situation de qualifier l'incident. Est-ce qu'il répond à la définition du naufrage ? L'événement est-il soumis au droit tunisien ? Ou à la loi désignée par le contrat d'assurances ?

L'affaire Amira est significative à ce sujet. Les chambres civiles de la cour de la cassation ont prononcé des décisions contestées et contradictoires (cour de cassation chambre civile n° 12129/2007)

1.6- L'échouement et la procédure de délaissement :

Ce genre d'incidents est fréquent en Tunisie aussi bien pour les navires étrangers échoués sur les bancs de Kerkennah ou de Menzel Abderrahmane (Hydra, Tarpon, Sentinel) que pour les navires tunisiens échoués lors des essais techniques à proximité de Bizerte (navire Gafsa).

L'échouement se réalise quand le navire s'immobilise sur des bancs de sable ou s'enlise à proximité des rivages ou bien il est pris entre les rochers suite à une tempête ou un mauvais temps et s'est trouvé bloqué sur des hauts fonds. La question technique et juridique qui se pose alors est de savoir si un tel événement de mer peut donner le droit à l'armateur assuré à la procédure du délaissement. Plus encore est-ce qu'il impose au capitaine de déposer son rapport de mer. A-t-il le droit d'appeler en garantie son assureur ? Autant de questions qui n'ont pas été élucidées par la doctrine ni tranchées par la jurisprudence, ni par les contrats d'assurances.

1.6- L'incendie :

Des problèmes insurmontables en matière d'assurances se posent en cas d'incendie. Cet événement suppose que la cargaison du navire prend feu soit spontanément soit suite à un abordage ou collision ou encore que le feu atteigne des compartiments du navire autres que ceux destinés à la marchandise. Dans l'affaire du navire le Kef de la CTN, un incendie s'est déclaré dans la salle des machines et il a entraîné le décès d'un marin il y a une vingtaine d'années au port de Marseille en France. Une enquête a été déclenchée qui a abouti à un non-lieu. Les ayants-droits de la victime ont introduit une action en réparation qui a abouti à un arrêt de la cour de cassation en 2011 d'indemnisation des héritiers.

La problématique dès lors est de savoir si un tel cas constitue une cause légale d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime eu égard au droit maritime tunisien et aux dispositions pertinentes de la convention de Hambourg de 1978 ou alors s'il rentre dans le champ d'application des risques couverts par l'assureur en vertu des polices d'assurances « corps » facultés et P&I ou RC conclues ?

1.8- L'explosion : la responsabilité et la notion de garde

Elle se distingue de l'incendie par son caractère soudain et son écho sans combustion. Des questions aiguës peuvent se poser aux juristes et aux praticiens de l'assurance : c'est ainsi qu'un navire qui cause des accidents portant atteinte aux intérêts des tiers, comme le cas du navire objet d'une explosion due à un sinistre dans sa cale chargée de nitrate d'ammonium ayant entraîné par les débris de sa coque des dommages matériels et des décès parmi des personnes présentes au port (Affaire Texas city, civ, 1er juin 1959, DMF 1959, 654)

Ou le décès de passagers bénévoles d'un yacht de plaisance par le gaz dégagé par le moteur (CIV, 5 mars 1969, DMF 1969, 395)

Dans de tels cas, l'action sera fondée sur la responsabilité du fait des choses inanimées selon l'article 96 COC et 1384 alinéa 1er du code civil Français. La question qui mérite d'être posée est de savoir qui de l'armateur ou du capitaine doit-on considérer comme gardien du navire ?

La doctrine suivie par la jurisprudence (Affaire de Lamoricière 1951, 717) et (Affaire du Champollion D 1956, 685) a considéré que le gardien du navire ne peut être que le capitaine du fait qu'il est seul maître à bord.

Néanmoins, en règle générale, la jurisprudence a opté pour la solution suivant laquelle l'armateur est le gardien du navire comme l'atteste la célèbre affaire du Paquebot France qui a jugé que l'armateur ne perd pas son pouvoir d'usage de contrôle et de direction qui caractérisent la garde (Cass, FR chambre mixte, 4 Déc. 1981 AFF du France, DMF 1982, 140)

Or, on constate que les contrats d'assurances proprement dits sont imprécis, parfois ambigus et flous. Dans certaines clauses, des restrictions peuvent être prévues quant aux types de pertes qui donneront lieu à une indemnisation. A titre d'exemple, la police d'assurance peut prévoir que seules les pertes totales seront couvertes. Or le problème est de savoir quelle est la signification exacte de « perte totale ». Ce vocable implique-t-il que les objets assurés soient détruits ou sont irrémédiablement perdus pour l'assuré ? Quelle est la solution lorsque le navire ou la marchandise subissent des dégâts très importants mais restent récupérables partiellement en tant qu'épaves ou

marchandise avariée gardant une certaine valeur commerciale sur le marché moyennant certaines mesures d'enlèvement, ou de récupération.

Certaines polices d'assurances prévoient la couverture de tous les types de pertes partielles appelées « avaries » sans préciser clairement à l'assuré profane ou non professionnel, s'il s'agit « d'avaries communes » ou d'avaries particulières. Un tel flou, donne lieu à interprétation. Or, l'impact d'une exclusion de l'une ou de l'autre catégorie par l'assureur est une catastrophe pour un armateur. En effet l'avarie commune est un événement possible et l'armateur doit dans son intérêt et dans l'intérêt de l'assureur faire un choix du moindre mal. Il provoque, en cas de péril une avarie causée volontairement pour sauver le navire et éviter une perte totale plus grave dans l'intérêt de tous les intervenants : transporteur, destinataire ou acheteur et surtout assureur. Il préserve ainsi d'une perte totale les intérêts financiers de tous les participants à l'expédition. Par ce geste de sacrifice, le capitaine du navire sauvegarde les intérêts les plus juteux.

Cette notion d'avarie commune est peu comprise par les assureurs ou pas suffisamment. Elle est une institution très ancienne de droit maritime selon laquelle en cas de rejet de marchandises à la mer, pour alléger le navire et éviter le naufrage, la perte consentie pour le salut commun du navire, équipage et vie humaines ou passagers le capitaine fait son choix. Cet accident doit être réparé par l'assureur par la contribution de tous, y compris la contribution de l'armateur et des chargeurs (exportateurs et vendeurs).

Or, des imprécisions se retrouvent dans les contrats d'assurances. Il serait souhaitable que lors des pourparlers et négociations des polices d'assurances que les parties contractantes procèdent en premier lieu à une définition des concepts maritimes d'événements exceptés avec le maximum de rigueur juridique.

A titre d'exemple, certains contrats d'assurances excluent de leur champ de couverture, « les avaries particulières » sans en délimiter la signification. Or paradoxalement, ces avaries sont causées accidentellement par des risques assurés et sont la conséquence soit de périls de mer tels que les tempêtes, les ouragans, les vents, les vagues soit ils sont dus parfois à un incendie ou heurt d'un objet.

Ces vicissitudes dues à l'imprécision des polices d'assurances fait naître des conflits d'intérêts pointus qui pourraient être dilués et évités par un contrat clair, transparent et bien négocié juridiquement, commercialement et financièrement.

Parfois, l'obscurité des clauses contractuelles de la police d'assurance, entraîne des malentendus surtout lorsqu'il s'agit de « perte réputée totale » difficile à classer : dans ce cas, l'assuré délaisse l'objet assuré ou l'abandonne à l'assureur ce qui est fort logique car il est probable qu'une perte totale est inévitable tant au coût du sauvetage du navire, de la marchandise est plus élevée, que la valeur des objets sauvés.

II EME PARTIE :

LES CONFLITS LIÉS AUX DOCUMENTS SUCCÉDANÉS AUX CONTRATS D'ASSURANCES

Ce sont en quelque sorte les documents antérieurs, concomitants ou postérieurs aux contrats d'assurances. La question juridique qui se pose est de savoir si ces documents substitués utilisés dans la pratique des assurances ont une valeur juridique proche, égale ou inférieure à celle des polices d'assurances ? Peuvent-ils être invoqués comme moyens de preuve au lieu et place de la convention d'assurance ?

Ces documents possèdent-ils les caractéristiques, les mentions et les conditions leur permettant de remplacer les contrats d'assurances ?

La diversité des documents d'assurances est évidente : Ainsi, le livre VI du CCM intitulé « des assurances maritimes » se divise en titres :

- Le premier régit les assurances maritimes en général

- Le second titre : règlement des différentes formes d'assurances maritimes (assurances corps de navires, assurance maritime des marchandises ou facultés, les polices flottantes, les autres assurances maritimes, la réassurance)..

- Le troisième titre concerne la prescription annuelle et la compétence en matière d'assurances.

Il s'agit à travers ces diverses polices de mettre en relief les conflits ou problèmes pouvant surgir entre les parties liées à la valeur des documents utilisés et leur force probatoire

Deux types de problèmes se posent :

- La valeur des documents (A)

- La compétence, la prescription et la preuve (B)

A- La valeur juridique des divers documents d'assurances

D'une manière générale, les assureurs ont tendance à assurer des risques relativement faibles mais assez nombreux afin de bénéficier financièrement de la probabilité que ces risques ne se réaliseront que dans certaines proportions déduites des statistiques mondiales et régionales. Un des principes fondamentaux de base de l'assurance est « la réparation des risques » l'indemnisation est largement pratiquée par les assureurs du marché afin de comprimer l'étendue de la perte financière en cas de perte ou de destruction des objets assurés

suite a un péril assuré.

1) La technique utilisée par les assureurs est de préférer assurer deux ou plusieurs objets à 50 % ou parfois à 25 % seulement plutôt que d'assurer un seul objet à 100 % et ce, afin d'éviter de supporter une lourde perte financière.

2) L'astuce est constituée par le procédé de «répartition des risques» au moyen duquel l'assureur maritime n'accepte de garantir qu'une partie uniquement d'un risque qui lui est soumis. Ainsi, les polices d'assurances n'acceptent de garantir le risque de perte d'un navire, que jusqu'à concurrence d'un pourcentage déterminé à l'avance du bien en question.

Cet état de fait, oblige des armateurs ou opérateurs du transport maritime à recourir à d'autres assureurs ou autres modes complémentaires existant sur le marché mondial de l'assurance qui couvrent la partie restante du risque en Tunisie et partout dans le monde, les assureurs amortissent le risque en faisant recours à ce procédé.

3) La co-assurance dans laquelle le premier assureur dénommé «Apériteur» s'oblige avec plusieurs autres assureurs chacun pour partie de couvrir le risque.

Un autre mode de la réassurance consiste pour les assureurs à accepter les risques en s'adressant ensuite à un autre assureur pour garantir la tranche du risque restant.

Il faut souligner que les contrats de réassurance conclus entre l'assureur principal et les assureurs subséquents ne modifient en rien la relation contractuelle.

4) Le traité de réassurance :

La réassurance en matière maritime peut s'opérer par un contrat particulier ou «réassurance facultative» ce qui veut dire que le réassureur est libre d'accepter ou de refuser un risque proposé. Elle consiste en la réassurance d'un risque particulier sur la base d'un contrat unique valable uniquement pour ce risque.

Toutefois, l'assureur principal et son réassureur peuvent conclure à l'avance un « traité général » qui est destiné à couvrir toutes les opérations ultérieures de réassurance ou alors une catégorie donnée de ces opérations, entre les deux parties contractantes par lequel celles-ci s'obligent à céder et à accepter la réassurance.

Le traité de réassurance est aménagé de telle sorte que la réassurance et le règlement des sinistres s'effectuent aux mêmes conditions que celles qui sont prévues dans l'assurance initiale.

5- Lors de la journée de sensibilisation sur les problèmes liés aux documents contractuels d'assurances, les professionnels de ce secteur, avocats, magistrats, assureurs, associations professionnelles ont insisté sur l'importance d'échanger les points de vue concernant les lacunes soulevées par les intervenants à travers la pratique quotidienne de résolution des litiges compte tenu du fait qu'une grande partie des assurés sont des non professionnels considérés sur le plan de la relation contractuelle comme des parties faibles. Cette analyse permettra de déceler les zones d'obscurité et d'éviter dans l'avenir les erreurs surtout que la tendance des tribunaux va dans le sens de la protection de la partie profane réputée faible.

B/ Les mesures protectrices des parties aux documents d'assurances:

Ces mesures concernent aussi bien les contrats d'assurances proprement dits internationaux et nationaux que les avenants, note de couvertures, notices, intercalaires, annexes ou notices.

Les problèmes se posent à plusieurs niveaux en raison de la technicité et de la complexité des clauses contractuelles.

— Tout d'abord sur le plan international les particularités de l'assurance maritime résident dans son caractère éminemment international. Ainsi, la plupart des polices d'assurance sur faculté sont par nature internationales en raison du fait que le secteur des transports par mer est à 90% un transport international, transfrontaliers.

En effet, l'expéditeur/vendeur des marchandises et le destinataire/ acheteur sont souvent des personnes physiques ou morales différentes qui ne sont pas régies par les mêmes lois, qui ne parlent pas la même langue et qui ne sont pas soumis au même modèle ou système juridique (latin, Common Law ou autre).

De même, l'assureur des marchandises ou du navire peut avoir son siège social dans le pays de l'expéditeur, ou dans l'Etat du destinataire ou bien dans un territoire tiers n'ayant d'autre relation avec le transport que le contrat d'assurance.

L'assurance corps du navire est, elle aussi, internationale par essence du fait que les pertes, avaries ou incidents subis par les navires se produisent probablement à l'étranger.

De même, la tendance générale de plusieurs armateurs et transporteurs maritimes est de s'assurer totalement ou partiellement dans un pays étranger (Royaume-Uni, Hollande, France, Japon, USA, Norvège) et de fait, il y a une délocalisation du lieu de l'assurance par rapport à leur siège social.

Cette mesure d'autoprotection voulue par les armateurs s'explique surtout pour les pays en développement par le fait que ces derniers n'ont pas la capacité financière ni la solvabilité et l'assise nécessaires pour être en

JORT

Les nouveaux textes de la législation tunisienne publiés au JORT à dater du 18 septembre 2015

Droit fiscal

- Décret modifiant et complétant le décret n°95-197 du 23 Janvier 1995, fixant les avantages fiscaux au profit des tunisiens résidents à l'étranger et les conditions de leur octroi : Décret gouvernemental n°2015-1376 du 5 octobre 2015 ; JORT N°81 du 9 octobre 2015 page 2423.

Formation professionnelle

- Homologation, renouvellement d'homologation et annulation d'homologation de certificats et diplômes de formation professionnelle : Arrêté du ministre de la formation professionnelle et de l'emploi du 14 septembre 2015 ; JORT N°81 du 9 octobre 2015 page 2426.
- la liste des spécialités prioritaires concernées par la bourse de formation professionnelle dans les établissements de formation relevant de la tutelle du ministère de la formation professionnelle et de l'emploi Arrêté du ministre de la formation professionnelle et de l'emploi du 14 septembre 2015 ; JORT N°81 du 9 octobre 2015 page 2432.

Emprunt obligatoire

- Approbation de la rétrocession à l'Etat de l'emprunt obligatoire émis par la banque centrale de Tunisie, sur le marché financier américain assorti de la garantie de l'agence des Etats Unis pour le développement international, objet des accords conclus entre la banque centrale de Tunisie et un groupe d'établissements financiers étrangers : Loi n°2015-40 du 16 octobre 2015 ; JORT N°84 du 20 octobre 2015 page 2535

Convention d'istisnâ

- Approbation de la convention d'istisnâ conclue le 6 avril 2015, entre le gouvernement de la République Tunisienne et la banque islamique de développement et relative au financement du projet d'amélioration de la desserte en eau potable en milieu rural dans le gouvernorat de Bizerte : Loi n°2015-41 du 16 octobre 2015 ; JORT N°84 du 20 octobre 2015 page 2535.

Convention de prêt

- Approbation de la convention de prêt conclue le 6 avril 2015, entre le gouvernement de la République Tunisienne et la banque islamique de développement relative au financement du projet d'amélioration de la desserte en eau potable en milieu rural dans le gouvernorat de Bizerte : Loi n°2015-42 du 16 octobre 2015 ; JORT N°84 du 20 octobre 2015 page 2536.

Convention sectorielle

- Approbation de l'avenant n°2 à la convention sectorielle des pharmaciens d'officine de détail conclu entre la caisse nationale d'assurance maladie et le syndicat des pharmaciens d'officine de Tunisie : Arrêté du ministre des affaires sociales du 12 octobre 2015 ; JORT N°84 du 20 octobre 2015 page 2539.

Rapport

Investissement étranger

La Tunisie serait un bon pays sur lequel miser pour investir en Afrique, avec un score de 5,28, gagnant de ce fait la cinquième position africaine, selon un rapport sur le classement des pays les plus attractifs pour l'investissement, publié par la Rand Merchant Bank (RMB), une banque sud-africaine.

L'Afrique du Sud frône toujours à la tête du classement avec un score de 5,72, suivie du Nigéria (5,62) et du Ghana (5,45), a indiqué le rapport repris par l'agence TAP qui a combiné dans son classement différentes données, telles que la taille du marché, la croissance économique et l'indice d'exploitation de l'environnement.

En ce qui concerne les investissements étrangers en Tunisie, le rapport indique qu'entre 2007 et 2013, deux tiers des investissements directs étrangers (IDE) provenaient de l'Union européenne, suivie du Moyen-Orient avec 14% des IDE. Ces derniers se concentrent dans quatre secteurs. Plus de la moitié des IDE en Tunisie concernent l'énergie. Les investissements dans le secteur de l'énergie sont dus au hasard de la géologie et non de l'attractivité de la Tunisie, selon le rapport.

mesure d'assurer par les moyens propres du pays leur flotte commerciale.

Ceci, conduit un grand nombre d'opérateurs maritimes à s'adresser au marché international des assurances pour s'intégrer sous leur parapluie en contractant une assurance maritime auprès de compagnies étrangères des pays développés à économie de marché à l'instar du Royaume-Uni d'Amérique ou des pays scandinaves.

Par conséquent, leur souci de protection délibéré les incite à assurer tout ou partie de la valeur de leurs navires dans un Etat tiers qui devient le lieu de conclusion du contrat.

Afin d'assurer une bonne couverture de leurs biens, les armateurs s'adressent au marché national, au marché étranger réputé être le premier pôle international de l'assurance maritime à côté des grands marchés comme celui des Pays-Bas, la France, le Japon ou la Norvège qui généralement s'en tiennent aux risques locaux mais qui s'ouvrent progressivement à des opérations internationales directes.

Cette protection est assurée, par la répartition internationale des risques favorisée par l'émergence de puissants organismes internationaux spécialisés dans la réassurance. Ce sont en quelque sorte des assureurs « grossistes » qui achètent les risques aux assureurs « détaillants ». Ces derniers traitent directement avec le public, prennent en charge les risques se situant dans toutes les parties du monde.

D'autre part le régime juridique de l'assurance maritime qui désigne l'ensemble des règles et des procédures régissant les relations contractuelles entre l'assureur maritime, et l'assuré englobe plusieurs aspects à savoir :

- Les clauses des polices
- Les dispositions législatives
- Les décisions juridiques
- Les pratiques du marché

2- Sur le plan Régional : les règlements internes d'assurances maritimes :

A l'heure actuelle, il n'existe pas de convention internationale applicable à l'assurance maritime toutefois, la communauté Européenne a élaboré des directives du conseil sur la coordination de la loi, des règlements et des dispositions administratives relatives aux contrats d'assurance en général.

C'est ainsi que la France a adopté la Loi n° 89-101 du 31 décembre 1989, portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché Européenne (J.O.R.F 3/01/1990 P 63 à 75)

C'est ainsi que les dispositions nouvelles de l'art L. 351-4 classent comme « grands risques, l'assurance corps de véhicules maritimes, aériens ferroviaires, lacustres et fluviaux ainsi que les marchandises transportées.

Cette loi protège les assurés et reconnaît aux parties « le libre choix de la loi régissant leurs conventions d'assurances, sous réserve cependant de respecter l'ordre public » de l'Etat ou les éléments du contrat sont localisés.

Mieux encore un nouvel article L 172-10-1 est ajouté dans le titre VII du code des assurances disposant que lorsque un contrat d'assurance est conclu en libre prestation de services (L.P.S) le contrat ou la note de couverture doivent pour protéger l'assuré, indiquer l'adresse de l'établissement ainsi que l'adresse du siège social de la société d'assurances qui accepte la couverture. Plusieurs garanties ont été reconnues aux parties notamment :

- En cas de vol du bien assuré, l'assuré dispose d'un délai de deux jours ouvrables pour donner avis à l'assureur
- L'assureur qui prend l'initiative d'un procès intenté à l'assuré est présumé avoir renoncé à toutes les exceptions dont il avait connaissance lorsqu'il a pris la direction du procès
- L'assuré et l'assureur ont dorénavant le droit de résilier le contrat à l'expiration d'un délai d'un an

3- Sur le plan national : la Tunisie et de nombreux pays ont adopté un code des assurances ou des dispositions spéciales contenues dans leurs codes de commerce maritime qui réglementent les contrats d'assurances maritimes.

La Tunisie a adopté des dispositions législatives spéciales qui réglementent dans une certaine mesure certains types de contrats d'assurance maritimes mais pas tous et ce, sous la forme d'une loi particulièrement consacrée à l'assurance maritime. Ce sont les articles 297 à 365 du CCM qui ont défini la forme et l'objet du contrat d'assurance maritime, les principes qui les régissent (garantie des risques d'un voyage maritime, contrat d'indemnité, intérêt direct ou indirect, assurance pour le compte d'une personne déterminée, ou assurance pour le compte de qui il appartiendra, aspect scriptural d'assurance.

4- Les documents complémentaires ou avenants :

L'article 301 al 2 dispose à cet effet que les additions au contrat d'assurance initial doivent être rédigées en respectant le principe du parallélisme des formes et constituent ce que l'on appelle « avenants »

D'autre part, outre l'importance de l'écrit et son caractère obligatoire, la signature de la police est-elle une formalité nécessaire et obligatoire pour la validité du contrat d'assurance ?

Toutefois, l'alinéa 3 de l'art 301 admet l'acceptation d'un engagement mutuel des parties à la convention d'assurance, même avant la signature du contrat ou des avenants par le biais d'un document d'assurance dénommé

« note couverture » qui doit être remise à l'assuré. Il est bien entendu qu'à partir de la date d'enregistrement et de réception de la note de couverture, le contrat produit des effets et engage mutuellement l'assureur et l'assuré.

5- les mentions substantielles du contrat d'assurance : sont destinées à protéger les parties notamment l'assuré. Aucune omission ne doit être permise concernant les détails suivants :

- La date de souscription de la police d'assurance qui risque de poser des problèmes en cas d'omission pour ce qui est du point de départ de la relation contractuelle couverture des risques assurés.

- Le lieu de souscription ne doit pas être omis ou éludé car il est déterminant pour fixer les règles de compétence et la loi applicable le cas échéant

- L'identité et le domicile des parties contractante est décisif également dans le même sens

- L'objet ou l'intérêt assuré doit être désigné avec le maximum de précision pour ce qui est du navire objet de la couverture. Aucune lacune n'est acceptée ayant trait à ses caractéristiques techniques qui sont l'assiette de calcul des taux de prime ainsi le nom du navire, sa longueur hors tout, sa largeur, son creux, son type, sa capacité, sa vitesse et surtout sa valeur doivent répondre à la réalité et aux normes des bureaux de classifications (Veritas, Lloyd's Register ...). Toute fraude est de nature à avoir des répercussions sur l'assuré.

- La valeur assurée et agréée doit être fixée d'un commun accord et dispatchée correctement

Ex : Le navire « X » a pour valeur assurée 450.000.000 Dinars sur corps et machines et 100.000.000 dinars portant sur la bonne arrivée.

- Le temps et le lieu des risques ne doivent en aucun cas être négligés. Le temps concerne la date d'effet et la durée exacte de la couverture du risque

Quant au lieu, il concerne la limite de navigation ainsi les car-ferris de la CTN sont couverts par des polices d'assurance dans la limite du bassin méditerranéen.

- La somme assurée et la prime, sont primordiales pour la détermination de la franchise et des risques de guerre en valeur ainsi que pour la fixation des taux des prime (risques ordinaire, bonne arrivée, risques de guerre) et pour le décompte de la prime et de l'escompte le cas échéant

- La clause à ordre ou au porteur lorsqu'elle a été convenue doit figurer. Son omission entraînerait des problèmes.

6- La date d'effet du contrat d'assurance doit être expressément indiquée sans risques d'interprétation car l'article 304 CCMT est catégorique. Il pénalise tout effet juridique à la police d'assurance lorsque les risques n'ont pas commencé à courir dans les 2 mois de la date de conclusion du contrat ou à partir de la date fixée pour la prise des risques. La Tunisie utilise, outre le CCMT, les polices Françaises types corps et facultés.

Par contre, de nombreux pays utilisent la loi sur l'assurance maritime de 1906 du Royaume-Uni comme texte de référence régissant le contrat d'assurance maritime soit intégralement soit légèrement remanié, (Inde, Australie, Kenya)

En effet des clauses de police et des pratiques prévalent sur le marché des assurances maritimes ainsi que des lois et clauses généralement britanniques sont le plus souvent utilisées et appliquées dans les contrats d'assurance conclus dans le monde entier en raison de la bonne réputation du système britannique d'assurances maritimes.

7- La passation des contrats, sont généralement l'œuvre des armateurs ou des propriétaires des marchandises transportées (chargeurs) en vente (CAF ou FOB) ou (réceptionnaire) qui doivent assurer eux-mêmes les marchandises achetées, par exemple, FOB. Le courtier est largement motivé pour bien négocier le contrat puisqu'il est rémunéré de ses services par une commission qui est déduite de la prime encaissée par l'assureur.

* Parmi les pièges à éviter et qui risquent de poser des problèmes, c'est l'imprécision dans la description du risque. Celle-ci doit être complète et doit indiquer :

- L'objet à assurer (navire, marchandise, type, caractéristiques)
- La valeur
- La destination
- L'écrit, les signatures, les caractères apparents la typographie, la date des documents contractuels, les références aux textes législatifs et règlements succédanés sont autant d'éléments qui sont déterminants

8- Le courtage :

Ainsi pour souscrire une assurance garantissant leurs biens d'une valeur non négligeable, ils doivent nécessairement s'adresser soit directement à un assureur soit à un courtier d'assurance maritime qui est un fin connaisseur des ficelles et réseaux du marché mondial.

Généralement, les courtiers britanniques sont les meilleurs conseillers pour réaliser un bon contrat d'assurance maritime. Ce sont des intermédiaires indépendants qui constituent l'interface entre l'assuré et l'assureur. Leur rôle est de faciliter la conclusion du contrat d'assurance ainsi que, à un stade ultérieur, de stimuler le règlement des sinistres.

Le courtier est choisi par l'assuré et en sa qualité de mandataire de ce dernier, donne ses recommandations des conseils et des avis sur le type d'assurance adéquat. Son rôle est primordial pour éviter les lacunes et il

s'efforce de défendre au mieux les intérêts de ses clients.

9- Le problème des primes dans les polices d'assurances facultés au voyage :

Afin de faire face aux impératifs du commerce international, les assureurs ont conçu trois sortes de police type consistant dans des modèles de contrat standard à savoir la police au voyage, la police à alimenter, la police tiers-chargeur

- Concernant la police au voyage, elle est utilisée pour des opérations dont les expéditions à l'import ou à l'export sont relativement peu fréquentes voire même occasionnelles. Il s'agit généralement d'une transaction d'achat en raison de l'obligation d'assurance en Tunisie pour des valeurs supérieures à 3000 DT. L'entreprise ou le commerçant a recours à un assureur pour souscrire ce type de police valable exclusivement pour un voyage désigné (port d'embarquement, port de destination) Ex : Hambourg-Radès, port. La police s'éteint de facto à l'arrivée finale au port de débarquement. Les inconvénients de ce mécanisme d'assurance ont trait à la mise en risque qui doit se faire dans les 2 mois de la souscription du contrat. Or, si dans l'intervalle, l'importateur ne réussit pas à expédier sa marchandise, il doit en aviser son assureur avant l'expiration du délai de 2 mois et demander une prorogation, sans payer de période car le risque n'est pas réalisé.

Une omission de sa part lui fait perdre le bénéfice de la police et de la garantie et se trouverait en position de non assuré (à 28 CG police facultés)

10- D'autre part un vendeur sera pénalisé s'il expédie la marchandise alors que le réceptionnaire n'est pas informé à temps de cette expédition afin de souscrire le contrat d'assurance. Le refus des assureurs de couvrir une telle marchandise peut le pénaliser si des avaries surviennent à la marchandise déjà débarquée au port de destination. L'assureur ne les prendra jamais en charge car le risque s'est réalisé avant le commencement de la garantie. Seul le recours contre le transporteur maritime ou l'acconier sera possible avec limitation légale de responsabilité pour le transporteur (A 147 CCMT).

Une négligence ou des erreurs humaines d'omission de conclure la souscription du contrat avant le départ du navire transporteur ou un simple oubli entraînent des préjudices financiers importants pour l'opérateur pour absence d'assurance.

11- Dans le cadre du transport multimodal un problème se pose parfois en cas de relâche, ou déroutement vers un lieu non désigné par les limites de navigation de la police d'assurance. L'article 346 CCMT octroie le droit à l'assureur dans ce cas d'espèce de demander une majoration de la prime d'assurance. Parfois des contentieux naissent au sujet des critères de détermination de cette majoration de prime réclamée à juste titre par l'assurance. Afin de prévenir de tels litiges, il convient de prévoir à l'avance dans la police, la réalisation de telles situations et fixer les majorations en fonction de critères objectifs.

12- Une mauvaise organisation de certaines entreprises et une division excessive des tâches sans coordination peut faire traîner la décision de conclure une police d'assurances en temps voulu et un sinistre survient sans remboursement. Afin d'éviter ce risque un système de coordination d'audit et d'information instantané doit être mis en place au sein des entreprises car la négligence a un coût.

- Concernant la police à alimenter elle couvre l'entreprise généralement dans le cadre de l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période désignée (3 mois, 1 an, 3 ans)

13- Le problème se pose en cas d'événement exceptionnel, de retard ou de changement des circonstances. L'assuré est tenu sans faute d'aviser l'assureur au moins 24 heures avant le départ du navire transporteur; à défaut, l'assuré payera sur ses fonds propres pour le quantum excédent le montant convenu par voyage.

Le recours à ce mode de police existe pour des marchés importants de fourniture de montage d'une usine ou de marchandises homogènes.

Pour ce qui est de la police d'abonnement flottante, l'assuré qui souscrit un contrat global s'adaptant à la totalité de ses importations pour simplifier la tarification de la gestion. Toutefois, les problèmes naissent du non-respect par l'assuré de ses obligations. Dans ce cas, l'assureur peut résilier sans délai des expéditions par exemple non déclarées.

- D'autre part, la police tiers-chargeur est établie au nom des transporteurs ou des intermédiaires du transport tels que les transitaires, consignataires de marchandises ou commissionnaires multimodaux. Le problème, c'est que la garantie n'est pas automatique.

En effet l'omission de déclarer toutes les expéditions n'entraîne pas la nullité du contrat mais seules les expéditions déclarées sont couvertes.

Lors de la journée d'étude sur les assurances, le juge Nabil Rachdi a formulé une réflexion très intéressante sur l'ambiguïté des documents contractuels d'assurance, de leur caractère scriptural obligatoire. Il a mis en relief les contradictions et les incertitudes de cette avalanche de documents d'assurances rattachés au contrat lui-même.

Il a proposé à juste titre de mettre de l'ordre dans ce désordre ou cette myriade de documents équivoques, diversifiés qui posent des problèmes au niveau du contentieux auprès des tribunaux tunisiens. Un autre aspect non moins important concerne la résolution des conflits en cas de sinistre

14- Les conflits de compétence et de prescription :

En cas de litiges, les tribunaux doivent se prononcer sur le problème de leur compétence pour déterminer la loi applicable et le lieu du contrat.

Le problème concerne le point de départ du délai annal de prescription. Selon l'article 364 CCMT plusieurs situations se présentent :

1- Délai de prescription de l'action en paiement de la prime.

Le délai court à compter de la date d'exigibilité de cette prime qui doit être précisée dans la police

2- Le délai de prescription de l'action d'avarie

La loi distingue deux situations :

- pour le navire et le délai est décompté à partir de la date de l'événement de mer survenu qui donne lieu à l'action

- soit à la date d'arrivée du navire ou à défaut, de la date prévue d'arrivée des difficultés peuvent apparaître au niveau de la compétence des tribunaux, de la loi applicable et de la prescription.

La compétence annale en cas de sinistre, des conflits de compétence peuvent naître, le titre III du CCMT régit ces aspects.

En effet l'article 364 CCMT prévoit « que nonobstant toutes clauses contraires qui seront réputées non écrites (ordre public) toutes les actions dérivant du contrat d'assurances se prescrivent par un an.

- Le premier problème soulevé est la contradiction entre les dispositions d'ordre public du CCM et les dispositions contractuelles des diverses et multiples polices d'assurances types, généralement étrangers qui peuvent prévoir d'autres délais si l'événement est postérieur à la date de cet événement.

3- L'action en délaissement : le délai court à la date de l'événement ou à la date d'expiration de ce délai.

4- L'action de l'assuré contre l'assureur pour avarie commune ou rémunération d'assistance : le délai court de la date du paiement fait par l'assuré

5- L'action de l'assuré contre l'assureur pour le recours d'un tiers : le délai court de la date où ce tiers a obtenu une décision judiciaire contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

6- L'action en répétition des sommes payées en vertu du contrat d'assurance court à compter de la date du paiement indu.

En général, il est dans l'intérêt des parties de prévoir dans le contrat d'assurance les délais légaux de prescription de l'action pour éviter les conflits d'application soit du code de commerce maritime soit de la convention de Hambourg ■

Droit et nouvelles techniques

Dans un arrêt important mais qui a été éclipsé par le retentissement de l'arrêt Schrems, la Cour de justice de l'UE s'est prononcée sur la loi applicable au responsable de traitement de données à caractère personnel.

Dans un arrêt du 1er octobre 2015, la Cour précise les critères qui permettent de déterminer qu'un responsable de traitement dispose d'un établissement sur le territoire d'un Etat membre, critère prévu à l'article 4 de la directive sur la protection des données à caractère personnel pour déterminer la loi applicable.

Ce texte permet l'application de la législation d'un Etat membre autre que celui dans lequel le responsable du traitement est immatriculé, à condition qu'il y exerce une activité effective et réelle, même minime, au moyen d'une installation stable sur le territoire de cet Etat membre.

Données personnelles

Tenant compte de l'objectif d'une protection efficace et complète de la directive, la Cour adopte une conception souple de la notion d'établissement.

Pour déterminer l'existence d'un tel établissement, la Cour estime qu'on peut tenir compte du fait que « que l'activité du responsable dudit traitement, dans le cadre de laquelle ce dernier a lieu, consiste dans l'exploitation de sites Internet d'annonces immobilières concernant des biens immobiliers situés sur le territoire de cet Etat membre et rédigés dans la langue de celui-ci et qu'elle est, par conséquent, principalement, voire entièrement, tournée vers ledit Etat membre et, d'autre part, que ce responsable dispose d'un représentant dans ledit Etat membre, qui est chargé de recouvrer les créances résultant de cette activité ainsi que de le représenter dans des procédures administrative et judiciaire relatives au traitement des données concernées ».