

Extrait du
Bulletin Officiel des Finances Publiques-Archives-Impôts
DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

Identifiant juridique : 713331-01/07/1996

Date de publication : 01/07/1996

**SECTION 3 ASSURANCES CONTRE LES RISQUES DE
NAVIGATION MARITIME, FLUVIALE OU AÉRIENNE**

Sommaire :

SECTION 3

Assurances contre les risques de navigation maritime, fluviale ou aérienne

SOUS-SECTION 1

Notions générales

SECTION 3

**Assurances contre les risques de navigation maritime,
fluviale ou aérienne**

Les assurances maritimes, fluviales ou aériennes couvrent des risques particuliers, qui font l'objet de contrats et de polices spéciaux.

SOUS-SECTION 1

Notions générales

A. DÉFINITION DES RISQUES MARITIMES, FLUVIAUX ET AÉRIENS

I. Risques de navigation maritime

1 Les risques de navigation maritime sont ceux visés à l'article 15 de la loi de 1967 sur les assurances maritimes (code des assurances, art. L. 172-11) ¹, à savoir les dommages causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou événement de force majeure.

Par « fortune de mer », il faut entendre l'ensemble des dommages que la mer occasionne, en raison de tempête, incendie, abordage fortuit, échouement, etc.

2 L'assureur répond également obligatoirement :

- de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance. L'avarie commune est constituée par tous faits volontairement décidés par le capitaine en vue d'assurer la sécurité commune du navire et de la cargaison (ex. : jet à la mer d'une partie de la cargaison pour alléger le navire en vue de son déséchouement) ;

- des frais exposés en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

3 L'assuré peut également couvrir des risques supplémentaires : perte totale du navire et de la cargaison, recours des tiers, guerre, grève, etc.

4 Enfin, l'article 54 de la loi du 3 juillet 1967 (code des assurances, art. L. 173-19) sur les assurances maritimes prévoit que lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne (transport par terre jusqu'au port d'embarquement par exemple), les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

II. Risques de navigation fluviale

5 Les risques de la navigation fluviale concernent les bâtiments fluviaux, automoteurs, barges, pousseurs, pour les risques de « fortune de rivière » (collision, vent, feu, explosion, accidents de navigation, etc.) courus sur les plans et voies d'eau de navigation intérieure classés navigables par l'autorité compétente.

Malgré l'existence de polices-types sur corps, sur responsabilité du transport et transporteur sur marchandises, les assurances fluviales appartiennent entièrement au domaine contractuel.

III. Risques de navigation aérienne

6 Les risques de navigation aérienne intéressent l'aviation commerciale et l'aviation privée en cas d'accident survenu à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement (assurance des bagages jusqu'à leur délivrance aux passagers) ou même en dehors d'un accident aérien (dommages provoqués par l'onde de choc résultant du passage du mur du son ...).

B. OBJET DES CONTRATS

7 L'assurance de navigation se subdivise en deux catégories d'assurances qui font l'objet de contrats distincts :

- les assurances sur corps, couvrant les risques courus par le navire, bateau ou aéronef et ses accessoires, c'est-à-dire tout ce qui contribue à la navigation : armement, approvisionnement, combustibles, avances à l'équipage, etc. ;
- les assurances sur facultés qui garantissent les risques courus par le contenu du navire, bateau ou aéronef : coût de la marchandise, frais d'acquisition, profit espéré.

C MODALITÉS DES POLICES

On distingue quatre types de polices :

81. La police ordinaire qui a pour objet l'assurance d'un risque parfaitement déterminé ; la prime est immédiatement ressortie, c'est-à-dire liquidée et passée en écritures.

92. La police provisoire qui intervient lorsqu'un négociant reçoit l'avis qu'un chargement est fait pour son compte dans un lieu éloigné, mais sans indication précise de l'importance et de la valeur de la cargaison. Le négociant contracte alors une assurance provisoire dont le chiffre demeure incertain et la prime n'est pas ressortie. Lorsque parviennent des avis ultérieurs plus détaillés, une nouvelle police est dressée pour une somme fixe et moyennant une prime déterminée qui est passée en écritures.

103. La police flottante ou d'abonnement qui est une convention par laquelle l'assureur s'engage à couvrir, jusqu'à concurrence d'un maximum déterminé, tous les risques des marchandises que l'assuré pourra confier pendant un certain délai, ordinairement un an, à tout navire, bateau ou aéronef partant de lieux désignés pour se rendre à d'autres lieux désignés. Il s'agit d'un contrat préparatoire qui devient certain et déterminé au fur et à mesure que l'assuré donne avis à l'assureur des chargements et expéditions qui ont lieu pour le compte de l'assuré.

114. Les polices d'alignement ou avenants d'application qui sont des contrats particuliers rédigés pour chaque risque déclaré par l'assuré. Ces avenants ou polices fixent le taux et le montant de la prime qui est passée en écritures.

12 Les compagnies qui font des affaires directes, c'est-à-dire qui assurent des risques sans l'intermédiaire de courtiers, remettent généralement à l'assuré, au moment de la souscription de la police d'abonnement, un registre à souches. Lors de chaque expédition, l'assuré détache de ce registre une feuille et la remet à l'assureur après l'avoir revêtue d'un numéro d'ordre, du nom de l'expéditeur et de celui du destinataire, de la désignation et de la valeur des objets assurés, du lieu et de la date de l'expédition. Ces feuilles formant avis, bulletins ou déclarations d'envoi, sont ensuite remplacées périodiquement par un avenant récapitulatif.

1 Les assurances maritimes sont régies par la loi n° 67-522 du 3 juillet 1967 et le décret du 19 janvier 1968.