

## LES ASSURANCES EN NAVIGATION INTERIEURE (FRET)

N°21 - OCTOBRE 2021

### INFORMATIONS À RETENIR

- Il existe trois grandes assurances qui concernent le transport fluvial : l'assurance sur corps du bateau, l'assurance marchandise et l'assurance RT (responsabilité du transporteur).
- Comme pour tous les contrats d'assurance, il convient de lire attentivement ce qui est garanti et pour quel montant.
- L'assuré doit informer dans un délai court son assureur de tout événement susceptible de mettre en jeu une garantie d'assurance.

### NOUS CONTACTER

**entreprises  
fluviales  
de France**

✉ 8 rue Saint-Florentin  
75001 Paris

☎ 01.42.60.36.18

@ contact@entreprises-fluviales.fr

L'activité fluviale est exposée à des risques que le chef d'entreprise est tenu d'apprécier et de couvrir le cas échéant par des assurances. On distingue habituellement les assurances de responsabilité qui garantissent l'assuré contre la mise en cause de sa responsabilité et l'assurance « dommages » ou encore « chose » qui garantit à l'assuré une indemnisation dans le cas où un dommage survient à l'objet assuré. Il s'agit dans ce dernier cas de la couverture de biens matériels.

La responsabilité peut être couverte pour des réclamations d'origine :

- délictuelle (vis-à-vis de tiers au contrat de transport) telles que dommages matériels ou immatériels aux ouvrages d'art, aux autres bateaux, aux tiers du fait de la marchandise ou encore retraitement du bateau et de la marchandise ;
- ou contractuelle en cas de dommages à la marchandise, de retards, de dommages au bateau affrété ou aux passagers (cas des bateaux à passagers).

De leur côté, les biens matériels peuvent être assurés pour des risques tels qu'incendie et explosion, abordage, voies d'eau, foudre ou tempête, naufrage, guerre et risques assimilés, attentat.

Il existe trois principales polices d'assurance fluviale dont vous trouverez les détails dans les pages suivantes.

## LA POLICE D'ASSURANCE SUR CORPS DE BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

### 1.1 Etendue et limites de la police

Il s'agit d'une police regroupant des garanties d'assurance de chose et de responsabilité qui couvre non seulement le bateau mais également le recours des tiers ayant subi des dommages du fait du bateau. Les biens sont garantis sur des valeurs d'assurance définies de gré à gré pour la coque, le moteur, les dépendances et les agrès, le logement et le mobilier. La garantie sur la responsabilité de l'armateur du fait du bateau couvre en théorie un capital équivalent à la valeur du bateau mais en pratique les assureurs offrent un capital d'au moins 4,5 M€. L'importance de ce capital se justifie par le fait qu'en France, l'armateur ne bénéficie pas d'un régime de limitation de responsabilité vis-à-vis des tiers.

Les conditions générales garantissent les dommages matériels et immatériels mais excluent les dommages corporels. Ces derniers sont à prévoir dans les conditions particulières ou au titre d'une autre police en fonction de la nature de l'exploitation.

Le capital garanti pour le retraitement ou le sauvetage du bateau est défini de gré à gré. L'assureur demande généralement que ce retraitement soit demandé par les autorités. L'obligation de ce retraitement est quasi générale en Europe et il n'est plus possible d'abandonner une épave.

### Cas de l'avarie commune

Cette garantie est accordée au sein de la police corps car au-delà des frontières françaises le principe de l'avarie commune reste d'actualité. L'assureur prend ici à sa charge les frais d'avarie commune (experts, dispatcheur, ou avocat) et la quote-part de l'armateur pour les coûts de sauvetage. Il faut rappeler que dans le cadre de ce qu'il est ainsi convenu d'appeler l'avarie commune, régime issu de l'activité maritime, et sur les voies internationales seulement (le régime de l'avarie commune ne concerne pas les voies d'eau intérieures non internationales), le risque commun est partagé par le transporteur et le chargeur. Ce risque est constitué par tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire faite volontairement pour la sécurité commune du bateau et de sa cargaison à condition qu'il y ait eu un résultat utile et donnant lieu à contribution proportionnelle de la part de tous les intéressés.

### 1.2 Obligation des assurés

La description du risque à l'assureur doit être la plus précise possible, l'équipage doit posséder les capacités professionnelles obligatoires et le bateau doit être conforme à l'ensemble des obligations administratives.

La déclaration de sinistre est effectuée dans les 5 jours qui suivent le sinistre.

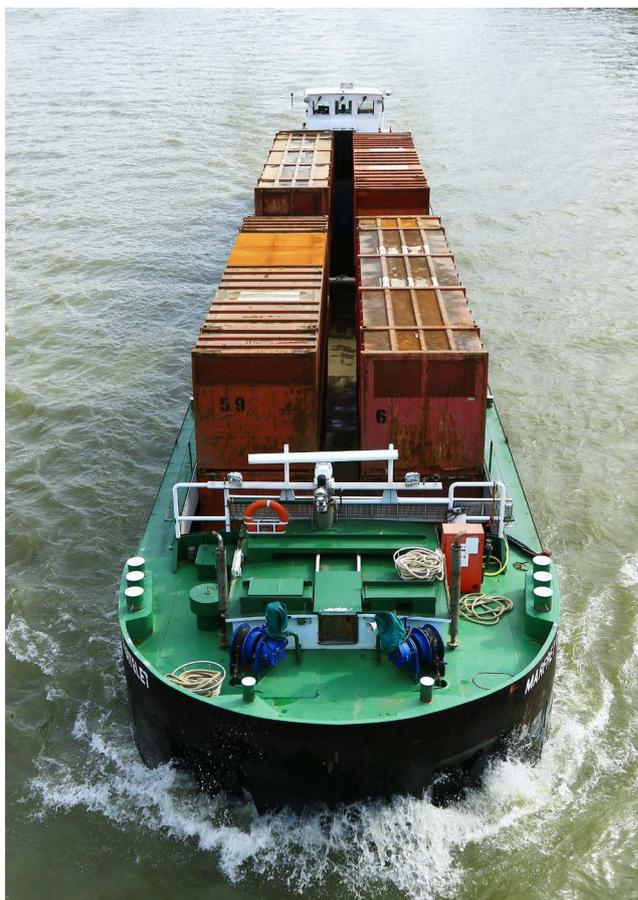
La prime doit être payée aux termes définis par la police d'assurance.

### 1.3 Règlement des sinistres

L'assureur est tenu de payer dans le mois de la constitution du dossier de réclamation. Ce dossier se compose de l'avis de l'expert et des factures acquittées pour les réparations.

### 1.4 Les exclusions de garantie

Sont ainsi exclus : le vice propre et le mauvais état d'entretien, l'ébriété de l'équipage, les dommages corporels, les transports illégaux et les amendes, la faute lourde, les risques de guerre et le vol.



## L'ASSURANCE SUR FACULTES

Ainsi appelée puisqu'elle concerne tout ce que le transporteur assuré a la faculté de charger sur son bateau et de faire assurer. Il s'agit donc de la marchandise transportée mais les deux assurances qui la concernent ne vont pas concerner les mêmes acteurs. Ainsi l'assurance marchandise concerne la garantie du chargeur par rapport à sa marchandise, et la responsabilité transporteur, RT dans le langage courant, concerne la garantie du transporteur vis-à-vis des risques qu'encourt la marchandise alors qu'elle lui est confiée et qu'il en a la garde pendant le transport. La garantie marchandise concerne un contrat de transport qui peut concerner plusieurs transporteurs, alors que la RT concerne un transport ou un connaissance pour un transporteur.

Parfois la police permet de couvrir l'ensemble des transports réalisés par un transporteur.

### 2.1 Assurance marchandises

#### 2.1.1 Etendue et limite de la police sur facultés

Cette assurance de « chose » couvre la marchandise lors de l'opération de transport. Cette assurance intéresse surtout le chargeur, mais le transporteur peut proposer à son client, dans le cadre de sa politique commerciale et pour éviter des conflits sur la détermination de l'origine des dommages, la responsabilité du transporteur ou sa limitation contractuelle. Cette garantie s'applique sur le contrat de transport en définissant la valeur assurée de la marchandise de gré à gré.

#### 2.1.2 Obligations de l'assuré

L'assuré est tenu de fournir :

- les ports de chargement et de déchargement ;
- les dates des opérations ;
- les transports annexes en cas de bout en bout ;
- le ou les bateaux affrétés pour ce transport avec leur tonnage respectif.

#### 2.1.3 Règlement des sinistres

En cas de sinistre, le règlement s'effectue avec la présentation de l'expertise et des factures acquittées des frais exposés pour le sauvetage des marchandises.

#### 2.1.4 Exclusions des garanties

Sont toujours exclus de la garantie :

- les pénalités de retard ;
- le vice propre de la marchandise (auto combustion, pourriture, etc.).

### 2.2. L'assurance responsabilité du transporteur RT

#### 2.2.1 Etendue et limite de la police sur responsabilité

Il s'agit d'une assurance sur responsabilité en rapport avec la marchandise confiée. Il s'agit donc d'une responsabilité contractuelle qui est engagée par le fait d'une faute du transporteur. Cette responsabilité contractuelle est définie par les contrats type de transport avec la limitation de responsabilité qui est de 762.25 € la tonne transportée dans la limite de 152.5 € par tonne pour l'ensemble de la cargaison.

Cette limitation de responsabilité ne concerne bien entendu pas les cas de faute lourde et l'assureur exclut le règlement en cas de faute intentionnelle ou lourde. Sont ainsi qualifiés le non-respect des francs bords, un mauvais ballastage pour le transport de colis volumineux, la navigation au-delà des PHEN, ou encore l'ivresse du conducteur.

#### 2.2.2 Recours contre le transporteur et son assureur

La garantie est activée en cas de faute du transporteur. La mise en cause peut être matérialisée par les réserves sur les connaissements ou les conventions d'affrètement ou la lettre de voiture ou encore par lettre dans les trois jours après la livraison. L'assureur doit être informé de ces réserves pour pouvoir diligenter les expertises contradictoires.

#### 2.2.3. Exclusions de garantie

Les responsabilités du chargement et du déchargement sont hors des prérogatives du transporteur, et l'assureur ne les garantit pas.

Sont toujours exclus de la garantie :

- les pénalités de retard ;
- le vice propre de la marchandise ;
- la freinte de route (*voir annexe éléments de vocabulaire*).

## ASSURANCES COMPLEMENTAIRES

### Bris de machine

Cette garantie couvre les moteurs de bord (propulsion et générateurs) même en l'absence d'accident caractérisé pour des défaillances mécaniques. L'assureur dédommage les frais de réparation nécessaires à la remise en état de fonctionnement. En cas de sinistre, l'assureur applique un « Dommages électriques » qui concerne toutes les installations électriques de bord (canalisations, coefficient de vétusté défini contractuellement, armoires et répartiteurs, appareils électriques, électroniques et informatiques).

### Pertes d'exploitation

Les pertes d'exploitation sont supportées par le transporteur qui doit interrompre son activité lors d'un événement couvert par l'assurance corps. Le capital à assurer est défini de gré à gré en fonction des charges pesant sur l'exploitation. Une franchise en jour reste à la charge de l'assuré.



### Risques de guerre

Cette garantie inclut les émeutes, les grèves, les réquisitions.

### Responsabilité civile

Il s'agit de se protéger contre les risques que chacun encourt pour les dommages provoqués aux tiers par son propre fait ou du fait des personnes dont il a la garde et de ses biens.

Cette garantie se subdivise en trois :

- **Responsabilité exploitation** pour couvrir la responsabilité civile de l'exploitation terrestre de l'armateur en qualité de personne morale. Ce

dernier engage notamment sa responsabilité sur la concession d'un quai ou d'un port, sa situation d'employeur ou encore pour les dommages aux tiers du fait de l'activité des biens et des personnes à terre qui sont sous sa garde ou son autorité.

- **RC famille** : la garantie couvre la responsabilité civile de la famille élisant domicile à bord du bateau comme dans le cas de l'artisanat batelier. Cette garantie a le même champ d'application que la Responsabilité exploitation mais s'adresse aux personnes physiques.
- **Protection juridique** : cette garantie est généralement incluse dans les deux précédentes. Il s'agit d'offrir des conseils juridiques voire un soutien financier pour les frais de justice pour les problèmes posés à un tiers, à la société ou à la famille.

### Pollution

Cette garantie n'est pas incluse dans la police corps mais peut être couverte selon les conditions particulières des assureurs.

C'est également le cas de la garantie Dommages corporels.

### Retirement de la marchandise

Cette garantie n'est prévue dans aucune police mais il est important de la couvrir. Cette garantie optionnelle peut s'adosser soit à l'assurance corps soit à l'assurance marchandise.

### Garantie P and I (Protection et Indemnity)

Cette garantie est intéressante pour les activités fluviales lorsque le risque est majeur, par exemple bateaux à passagers, produits chimiques ou dangereux. Elle est couverte par des mutuelles d'assurance maritimes pour couvrir en illimité la responsabilité de l'armateur maritime. La couverture des dommages matériels, immatériels et corporels est illimitée.

La couverture pollution est limitée à 500 M\$ ; ces mutuelles proposent également une garantie illimitée de retirement et sauvetage. Il faut que la responsabilité de l'armateur soit engagée et qu'une autorité ait demandé ce retirement de l'épave. Le club P and I ne couvre néanmoins jamais le corps du bateau.

## DECLARATION DE SINISTRE

L'assuré doit informer dans un délai court son assureur de tout événement susceptible de mettre en jeu une garantie d'assurance. Ce délai doit en effet permettre à l'assureur de prendre toutes mesures conservatoires pour limiter les dommages ou le préjudice d'un tiers.

Le manque de diligence de l'assuré l'expose à un refus de garantie ou à supporter financièrement l'aggravation des dommages.

Aussitôt la déclaration faite, l'assureur mandate un expert en définissant sa mission. Les renseignements fournis dans la déclaration permettent de mieux définir cette mission et de conserver les preuves nécessaires au règlement rapide de l'indemnité ou de préserver un recours.

### Les renseignements à fournir sont les suivants :

- Date, heure et lieu de l'accident ou de la constatation des dommages ;
- Nom de l'assuré et numéro de contrat ;

- Circonstances détaillées de l'événement et description précise des dommages ;
- Indication des tiers en cause avec leurs coordonnées et le nom de leur assureur ;
- Identité des témoins éventuels et leurs coordonnées ;
- Le lieu et la date où les dommages seront visibles pour les besoins de l'expertise et des réparations ;
- Signature.

Si une déclaration unique avec un tiers impliqué au dommage et contresignée par ce dernier n'est pas possible, il est recommandé de tenter d'obtenir la signature d'une autre personne, par exemple témoin.

En cas de fraude à caractère pénal, une plainte auprès du procureur devra être effectuée et une copie sera communiquée à l'assureur avec la déclaration de sinistre.

## LA CONVENTION DE LIMITATION DE RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE (CLNI)

Le ministère des transports a entrepris les travaux préparatoires à la ratification par la France de CLNI 2012, une convention d'unification du droit privé en navigation intérieure, qui traite de la responsabilité civile des propriétaires de bateau.

La CLNI 2012 révisé et remplace la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 1988), non ratifiée par la France, dans le double objectif d'ouvrir l'accès du régime conventionnel à tout État intéressé et d'actualiser les montants de limitation de responsabilité.

A la différence de beaucoup de conventions d'unification du droit privé relative à la responsabilité civile, la CLNI 2012 n'institue pas une harmonisation complète du régime de responsabilité civile. Elle a pour objet d'établir un plafonnement global de la dette de réparation pouvant être réclamée au propriétaire en cas d'incident lié à l'exploitation d'un bateau de navigation intérieure.

La convention définit non seulement le plafond de limitation, mais prévoit aussi dans quelle hypothèse le propriétaire du bateau est déchu de son droit à

limitation.

En revanche, le régime de responsabilité (pour faute, sans faute ou pour faute présumée), l'obligation éventuelle d'assurance ou la possibilité d'un recours direct contre l'assureur, restent du domaine du droit national.

Elle concerne les propriétaires de bateaux de transport de fret et de transport de passagers.

Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019, cette convention offre la possibilité pour le propriétaire ou l'assistant (toute personne fournissant des services en relation avec les opérations d'assistance ou de sauvetage) du bateau ayant causé un accident de constituer un fonds auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente. Le montant déposé dans le fonds est supposé constituer la limite de l'indemnisation pouvant être réclamée du propriétaire ou de l'assistant pour l'ensemble des préjudices causés lors de l'incident de navigation.

Cette ratification mettra les opérateurs français à parité avec leurs homologues européens, les protégera et leur permettra de maîtriser le niveau de leurs primes.

## ELEMENTS DE VOCABULAIRE

**Délaissement** : mode de règlement des dommages par lequel, dans des cas exceptionnels déterminés dans la police, l'assuré cède à ses assureurs tous ses droits de propriété sur l'objet en risque ou sur ce qui en reste contre le versement de l'indemnité prévue au contrat en cas de perte totale.

**Dispache** : document établissant le décompte de l'indemnité due par les assureurs à la suite d'un sinistre conformément aux clauses et conditions de la police.

**Freinte de route** : déperdition en quantité ou en poids qui est inéluctable et inhérente à certaines marchandises et à certains voyages (ex : évaporation en cas de transport de matériaux de construction, etc.).

**Police** : document écrit qui constitue le contrat contenant les conditions de la garantie donnée par les assureurs et portant tout renseignement relatif à la

nature des risques couverts. Une police se compose de conditions générales et particulières :

- Police au voyage pour un objet déterminé et un seul voyage ;
- Police à alimenter conclue à l'avance pour une durée indéterminée valable jusqu'à concurrence d'une somme totale fixée.

**Prescription** : temps écoulé permettant à une action judiciaire de s'éteindre d'elle-même.

**Vice caché** : avarie consécutive à un défaut soit de construction soit de la marchandise et qui est inconnu de l'assuré et qui ne pouvait être décelé par un contrôle normal du professionnel de transport.

**Vice propre** : Avarie imputable à la nature même de la chose.

Source : *ABC du Marinier*.