



COMMISSION DE DROIT MARITIME

NEUVIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

ÉBAUCHE DE CODE BELGE DE LA NAVIGATION
(DROIT PRIVÉ)
ASSURANCE - TRANSPORT

Rapporteurs: Kris Bernauw, Paul Buyl, Christian Dieryck,
Jef Gorrebeeck, Marc Huybrechts, Jean-Pierre Vanhooff
et Eric Van Hooydonk



Service public fédéral
Mobilité et Transports

NEUVIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION
DU DROIT MARITIME BELGE

Le présent Livre bleu énonce les propositions de la Commission de droit maritime pour la révision du droit de la navigation belge. Ces propositions constituent ensemble l’Ébauche du Code maritime belge et ont été soumises à partir de 2011.

Bien que le présent texte puisse encore contenir quelques imperfections, nous avons préféré le publier sur www.droitmaritime.be tel qu'il a été présenté lors de la journée d'études s'y rapportant, sans corrections. Partant des observations reçues et de la concertation avec les intéressés, la Commission de droit maritime peaufinera ensuite l’Ébauche du Code maritime belge.

COMMISSION DE DROIT MARITIME

ÉBAUCHE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION (DROIT PRIVÉ)

ASSURANCE-TRANSPORT

NEUVIÈME LIVRE BLEU CONCERNANT LA RÉVISION DU DROIT MARITIME BELGE

Rapporteurs :

*Kris Bernaert, Paul Buyl, Christian Dieryck, Jef Gorrebeeck,
Marc Huybrechts, Jean-Pierre Vanhooff et Eric Van Hooydonk*

Celui qui n'a pas constamment présente à l'esprit cette idée que tous ceux qui participent à la navigation maritime sont assurés, ne peut pas comprendre pourquoi le droit des transports maritimes a gardé, à notre époque, une si profonde originalité.

(Avant-propos de Georges Ripert dans De Smet, R., *Les assurances maritimes. Traité théorique et pratique de droit comparé*, Paris, L.G.D.J., 1934)

COLOPHON

Eric Van Hooydonk
Neuvième Livre bleu sur la révision du droit maritime belge
Anvers
Commission de droit maritime
2014

119 pag. - 29,7 x 21,0 cm

Photos courtesy of Etienne Schouuppe and Eric Van Hooydonk

© 2014 Eric Van Hooydonk
Tous droits réservés. Sous réserve des exceptions formellement prévues par la loi, aucun élément de la présente édition ne peut être reproduit, enregistré dans une base de données ou publié, d'une manière quelconque, sans l'autorisation préalable et explicite de l'auteur.

Bien que la présente édition ait été réalisée avec la plus grande rigueur et le plus grand soin, ses auteurs ne peuvent garantir l'absence d'éventuelles erreurs (d'impression), lacunes ou imperfections et n'en acceptent aucune responsabilité.

Eric Van Hooydonk, Président de la Commission de droit maritime
Emiel Banningstraat, 21/23, B-2000 Anvers

Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Transport maritime
Rue du Progrès, 56, B-1210 Bruxelles, local 7A03

droitmaritime@mobilit.fgov.be, zeerecht@mobilit.fgov.be
www.droitmaritime.be, www.zeerecht.be

AVANT-PROPOS

L'autorité fédérale a déployé ces dernières années des efforts considérables pour placer la Belgique en tant que nation maritime sur l'échiquier international. Le retour, particulièrement couronné de succès, de la marine marchande belge sous pavillon belge et l'admission de notre pays au sein du Conseil de l'Organisation Maritime Internationale sont allés de pair avec différentes interventions de modernisation de la législation maritime (nouvelle loi sur les épaves, nouvelles lois relatives aux contrats d'engagement maritime pour la pêche en mer et la marine marchande, adhésion au Protocole LLMC et à la Convention sur les hydrocarbures de soute, la nouvelle loi pour la sécurité maritime,...) et avec la ferme conviction que la politique de la Mer du Nord est un domaine politique particulier. Combiné au succès incessant des ports de mer et intérieurs, et aux investissements consentis dans ce domaine, tout ceci révèle une forte dynamique et une grande vitalité dans le secteur portuaire et maritime tant public que privé. Le secteur est et reste incontestablement le moteur de l'économie belge.

Voici quelques années déjà que les travaux préparatoires sont en cours en vue d'une révision intégrale de la loi maritime belge. La Commission royale de révision du droit maritime, fondée en 2007, élabora un tout nouveau Code maritime belge. Avec la collaboration de nombreux experts belges et étrangers, un nouveau régime est développé dont l'objectif majeur est de renforcer la compétitivité des entreprises maritimes et portuaires belges, et des prestataires de services maritimes et juridiques. L'actuel droit maritime étant devenu obsolète (la version de base remonte à 1879), une telle révision s'impose.

Au cours de la première moitié de l'année 2011, une Ébauche du Code belge de la Navigation a été lancée, et d'emblée soumise à une consultation publique. Le présent Livre bleu est le neuvième dans une série de douze rapports de la Commission de révision. Ces rapports contiennent une analyse critique de la législation belge actuelle, qui fut élaborée à la lumière des traités internationaux, de la législation étrangère et des intérêts concernés. C'est sur base de cette critique structurée que les rapports contiennent des propositions concrètes de textes avec les explications qui vont de pair. Je tiens à féliciter la commission de révision pour les résultats impressionnantes de leurs travaux.

Par la même occasion je m'adresse à toutes les personnes concernées dans les secteurs de la navigation, de l'industrie portuaire et du monde juridique pour contribuer activement à la consultation et aboutir à une réglementation légale qui réponde au mieux aux besoins. Sur base des résultats de la consultation et du complément de droit public un avant-projet de loi sera rédigé pour être soumis processus législatif formel.

Bruxelles, le 27 juin 2011

Etienne Schouppe
Secrétaire d'État à la Mobilité



EN GUISE D'INTRODUCTION

Le secteur belge de la navigation et de l'activité portuaire se situe au sommet mondial. Le port maritime d'Anvers occupe la deuxième place en Europe et est, sous plusieurs aspects, dont la superficie, le plus grand du monde. Zeebruges, Gand, Ostende, Bruxelles et Liège occupent, chacun pour ses activités, une place prépondérante en Europe. En matière de tonnage, la flotte marchande belge se profile parmi les vingt plus importantes au monde, devançant celles de différentes grandes nations maritimes européennes. Le marché belge de l'assurance transport est parmi les quinze plus importants au monde. La Belgique maritime dispose d'un savoir-faire reconnu dans les domaines de la construction, des activités nautiques, économiques et juridiques. À l'époque de la globalisation, le secteur maritime est plus que jamais le joyau de l'économie belge.

Dans l'optique du développement futur du secteur de la navigation belge – ou du « cluster de la navigation » – la révision du droit maritime belge est une priorité. L'actuelle loi maritime belge - figurant au Code de commerce sous le Livre II - est tout à fait dépassée par la pratique actuelle de la navigation et du commerce maritime, ainsi que par les législations étrangères.

Au cours d'une journée d'étude très suivie qui s'est tenue à Anvers le 16 mai 2006, le Ministre de la Mobilité de l'époque, Monsieur Renaat Landuyt, a annoncé une grande révision du droit maritime. Sous son impulsion, et avec l'appui de la Fédération belge des Armateurs, une équipe restreinte d'experts en droit maritime a entamé la préparation d'une Nouvelle loi maritime. Cette équipe a publié un Livre vert (Groenboek) contenant quelques idées et suggestions soumises à une première consultation publique.

Par arrêté royal du 27 avril 2007, une Commission de droit maritime fut constituée, appelée à préparer un nouveau Code de droit maritime. Le Ministre de la mobilité Yves Leterme, et ensuite le Secrétaire d'État Etienne Schouppe, ont donné leur plein soutien à ce projet. La Commission de révision agit indépendamment et cherche à tenir compte de tous les intérêts commerciaux afin d'atteindre un bon équilibre. L'objectif principal est de renforcer le rayonnement international et l'attraction du secteur belge de la navigation dans son ensemble.

Après une préparation en profondeur et la concertation de nombreux experts, la Commission de droit maritime est en mesure de présenter ses considérations et propositions dans une douzaine de rapports, dénommés les « Livres bleus ». Ces Livres bleus font d'emblée l'objet d'une deuxième consultation publique.

Le présent Livre bleu contient les nouvelles dispositions en matière d'assurance-transport, qui ne sont pas reprises dans le Projet du Code maritime belge, mais en forment néanmoins le complément essentiel.

Au nom de la Commission, j'exprime l'espoir que le secteur maritime, portuaire et juridique étudie de manière approfondie ces rapports et formule des propositions constructives pour améliorer encore les textes là où cela s'avérera nécessaire avant de les soumettre à la procédure législative formelle. La Commission remercie d'avance et de tout cœur tous les participants à cette consultation pour leur contribution.

Anvers, le 27 juin 2011

Eric Van Hooydonck
Président de la Commission de droit maritime.



LIGNES DE FORCE DE L'ÉBAUCHE SUR LES DISPOSITIONS LÉGALES CONCERNANT L'ASSURANCE-TRANSPORT

L'analyse critique de la législation belge de l'assurance-transport fait apparaître l'insuffisance de celle-ci et son caractère obsolète. La législation est répartie entre la loi sur les assurances maritimes de 1879, la loi sur les assurances en général de 1874 et la loi sur le contrat d'assurance terrestre de 1992 (telle que modifiée en 1994) qui, selon la situation, doit être lue dans des combinaisons sans cesse modifiées, et dont les domaines d'application sont mal définis. Plus spécialement, la loi sur les assurances maritimes est marquée par le temps, du fait que nombre de stipulations sont typiques de l'entreprise maritime préindustrielle. Il n'existe pas de régime pour les opérations du transport multimodal. La législation belge est également en retard pour les réalités de l'entreprise d'assurance-transport, qui a actualisé les conditions de sa police.

Dans la ligne des conclusions du groupe de travail Assurance-transport de la Commission des assurances de 1996 et, tenant compte des points de vue exprimés au cours de la consultation sur base du Livre vert de la Nouvelle loi maritime belge, la nécessité d'introduire pour l'assurance-transport une nouvelle réglementation légale est apparue, afin de remplacer la loi sur les assurances en général de 1874 et la loi sur les assurances maritimes de 1879. Cette nouvelle législation doit être (1) nouvelle, (2) autonome, (3) actuelle, (4) intermodale, (5) minimale, (6) supplétive, et (7) flexible.

L'Ébauche d'une nouvelle loi sur l'assurance-transport proposée dans le présent Livre bleu contient, à côté des définitions des concepts et des dispositions finales, des dispositions sur le domaine d'application, sur d'autres réglementations, sur des clauses divergentes, sur la nullité du contrat, la preuve du contrat, les droits et devoirs des parties, la prime, de la couverture, la prestation d'assurance, le règlement des dommages et la subrogation, la déchéance, l'assurance de responsabilité, l'assurance pour compte, la cession et la mise en gage, les exceptions, la coassurance, le concours d'assurances, la faillite du preneur d'assurance et la prescription.

CONTENU

AVANT-PROPOS PAR ETIENNE SCHOUOPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ	5
EN GUISE D'INTRODUCTION PAR ÉRIC VAN HOOYDONK, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION	
DROIT MARITIME	6
LIGNES DE FORCE DE L'ÉBAUCHE DES DISPOSITIONS LÉGALES EN MATIÈRE D'ASSURANCE-TRANSPORT	8
CONTENU	9
ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES	13
ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS	16
A. LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE	18
A.1. LES TEXTES CONCERNÉS	18
A.2. APPRÉCIATION	31
a) CRITIQUE GÉNÉRALE	31
- SURVOL DES POINTS SENSIBLES	31
- CARACTÈRE DÉSUET DE LA LOI SUR LES ASSURANCES MARITIMES	31
- DÉLIMITATION DÉFECTUEUSE DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI SUR LE CONTRAT D'ASSURANCE TERRESTRE ET CELUI DE LA LOI SUR L'ASSURANCE MARITIME	34
b) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE	37
c) CRITIQUE À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES	38
- INTRODUCTION	38
- ALLEMAGNE	39
- ANGLETERRE	39
- FRANCE	40
- LUXEMBOURG	41
- PAYS-BAS	41
- AUTRES PAYS	41
d) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	49
- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION	49
- ÉVALUATION DES INTÉRÊTS CONCERNÉS	53
e) CONCLUSION	60
B. NOUVELLE RÉGLEMENTATION PROPOSÉE	61
B.1. ARTICLE 9.1. DÉFINITIONS DES NOTIONS	61
a) TEXTE DE LOI	61
b) EXPLICATION	62
B.2. ARTICLE 9.2. CHAMP D'APPLICATION	65
a) TEXTE DE LOI	65
b) EXPLICATION	66
B.3. ARTICLE 9.3. AUTRE RÉGLEMENTATION	67
a) TEXTE DE LOI	67
b) EXPLICATION	67

B.4. ARTICLE 9.4. CLAUSES DÉROGATOIRES	68
A) TEXTE DE LOI	68
B) EXPLICATION	68
B.5. ARTICLE 9.5. NULLITÉ DU CONTRAT	68
A) TEXTE DE LOI	68
B) EXPLICATION	69
B.6. ARTICLE 9.6. PREUVE DU CONTRAT	71
A) TEXTE DE LOI	71
B) EXPLICATION	72
B.7. ARTICLE 9.7. DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES	72
A) TEXTE DE LOI	72
B) EXPLICATION	73
B.8. ARTICLE 9.8. PRIME	74
A) TEXTE DE LOI	74
B) EXPLICATION	74
B.9. ARTICLE 9.9. COUVERTURE	76
A) TEXTE DE LOI	76
B) EXPLICATION	76
B.10. ARTICLE 9.10. PRESTATION D'ASSURANCE	80
A) TEXTE DE LOI	80
B) EXPLICATION	80
B.11. ARTICLE 9.11. RÈGLEMENT DU SINISTRE ET SUBROGATION	83
A) TEXTE DE LOI	83
B) EXPLICATION	84
B.12. ARTICLE 9.12. DÉCHÉANCE	90
A) TEXTE DE LOI	90
B) EXPLICATION	90
B.13. ARTICLE 9.13. ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ	92
A) TEXTE DE LOI	92
B) EXPLICATION	94
B.14. ARTICLE 9.14. ASSURANCE POUR COMPTE	95
A) TEXTE DE LOI	95
B) EXPLICATION	95
B.15. ARTICLE 9.15. CESSION ET MISE EN GAGE	97
A) TEXTE DE LOI	97
B) EXPLICATION	97
B.16. ARTICLE 9.16. EXCEPTIONS	98
A) TEXTE DE LOI	98
B) EXPLICATION	98
B.17. ARTICLE 9.17. COASSURANCE	99
A) TEXTE DE LOI	99
B) EXPLICATION	99
B.18. ARTICLE 9.18. CONCOURS D'ASSURANCES	102
A) TEXTE DE LOI	102
B) EXPLICATION	102
B.19. ARTICLE 9.19. FAILLITE DU PRENEUR D'ASSURANCE	105
A) TEXTE DE LOI	105
B) EXPLICATION	105
B.20. ARTICLE 9.20. PRESCRIPTION	105
A) TEXTE DE LOI	105
B) EXPLICATION	106

B.21. ARTICLE 9.21. DISPOSITIONS FINALES	108
A) TEXTE DE LOI	108
B) EXPLICATION	108

C. TEXTE DE LOI (SANS EXPLICATIONS)	109
--	------------

ABRÉVIATIONS ET CITATIONS ABRÉGÉES¹

ABAM	Association belge des assureurs maritimes
ABDM	Association belge de Droit maritime
Assurance RC-Auto	Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Bruxelles / Paris, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Buisseret	Buisseret, C., "Assurances maritimes", RPDB, Complément III, Bruxelles, Bruylant, 1969
CdA-A	Cour d'appel d'Anvers, 4e Chambre
CMI	Comité Maritime International
CMNI	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par voie de navigation intérieure (CMNI) ou Convention de Budapest, signée le 22 juin 2001
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) Genève, 19 mai 1956.
Code DIP	Code de Droit international privé
Convention sur l'enlèvement des épaves	Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 18 mai 2007 (la Convention de Nairobi)
De Smet II	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , II, Bruxelles, Larcier, 1971
Dieryck	Dieryck, C., <i>Zeeverzekering en averijvordering</i> , Bruxelles, Larcier, 2005
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. et Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
Fontaine	Fontaine, M., <i>Verzekeringsrecht</i> , Bruxelles / Gand, Larcier, 2011
Fredericq II	Fredericq, L., <i>Handboek van Belgisch handelsrecht</i> , II, Bruylant, 1978
Gold-Chircop-Kindred	Gold, E., Chircop, A. et Kindred, H., <i>Maritime Law</i> , Toronto, Irwin Law, 2003
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. et Blom, A., <i>Van haven en handel</i> , Deventer, Kluwer, 2006
Hollenfeltz du Treux	Hollenfeltz du Treux, P., "Tentative d'esquisse d'une loi, nouvelle et nécessaire, sur l'assurance maritime et transport", in LA Putzeys, 491-530
HVR	Règles de La Haye-Visby (voir Règles de La Haye)

¹ Pour les abréviations non explicitées, voir: Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Malines, Kluwer, 2008, 170 p.

Jacobs II	Jacobs, V., <i>Le droit maritime belge</i> , II, Bruxelles / Paris, Bruylant / A. Chevalier-Maresq, 1891
LA Huybrechts	Bernauw, K. et cons. (eds.), <i>Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Anvers / Cambridge, Intersentia, 2011
LA Putzeys	Département de Droit international Charles De Visscher de la Faculté de Droit de l'Université catholique de Louvain, <i>Liber amicorum Jacques Putzeys</i> , Bruxelles, Bruylant, 1996
LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
LLMC	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, établie à Londres le 19 novembre 1976
Loi contrôle	Loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances
Loi sur le contrat d'assurance terrestre	Loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre
NBW	Code civil néerlandais
Ponet	Ponet, F., <i>De goederenverzekeringspolis van Antwerpen</i> , Malines, Kluwer, 2008
Puttfarken	Puttfarken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Règlement Rome I	Règlement (CE) N° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)
Règles de La Haye	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, établie à Bruxelles le 25 août 1924
Schoenbaum II	Schoenbaum, T.J., <i>Admiralty and maritime law</i> , II, St. Paul, Thomson West, 2004
Schuermans	Schuermans, L., <i>Grondslagen van het Belgisch verzekeringsrecht</i> , Anvers / Oxford, Intersentia, 2008
Smeesters-Winkelmolen III	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit maritime et Droit fluvial (Tome III)</i> , Bruxelles, Larcier, 1938
Traité HNS	Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS 1996), établie à Londres le 3 mai 1996
UPCA	Union professionnelle des Courtiers d'Assurance

Van Hooydonk HTV	Van Hooydonk, E., "Wettelijk kader van het transportverzekeringsrecht", in <i>Handboek transportverzekeringen</i> , Diegem, Kluwer Editorial, feuill. mob., 1.2.1 e.s. (juni 1995)
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Anvers / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ommeslaghe II	Van Ommeslaghe, P., <i>Droit des obligations</i> , II, Bruxelles, Bruylant, 2010
Vandeputte	Vandeputte, R., <i>Inleiding tot het verzekeringsrecht</i> , Anvers / Weesp, Standaard, 1983

ORGANISATEURS, PARTENAIRES ET SPONSORS

Ont collaboré à l'organisation de la consultation publique sur l'Ébauche de Code belge de la navigation (Droit privé) :

Organisateurs

Service Public Federal Mobilité et Transports
Commission de Droit maritime

Partenaires principaux

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Union Royale des Armateurs belges

Sponsor principal

Association belge de Droit maritime

Sponsors

Alfaport Antwerpen
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- En Havenbedrijf
Fédération maritime d'Anvers
Cobelfret
DAB Vloot
Elegis Advocaten
Eric Van Hooydonk Advocaten
Havenbedrijf Gent
Haven van Zeebrugge
Association belge des assureurs maritimes
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
Nateus
Commission Nautique près le Tribunal de Commerce d'Anvers
Ponet & De Vleeschauwer
Port autonome de Liège
Roosendaal Keyzer
van Doosselaere Advocaten
Verbeke Melis Advocaten
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen
Watererfgoed Vlaanderen
Wijffels Advocaten

Co-organisateurs

Université de Gand, Institut maritime
Portius – International and EU Port Law Centre

A. LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

A.1. LES TEXTES CONCERNÉS

9.1. Rappelons que le Code civil suggère toujours que la réglementation du contrat d'assurance en tant que tel relève du droit maritime. Il y est disposé comme suit :

TITRE XII. - DES CONTRATS ALÉATOIRES.

Article 1964

Le contrat aléatoire est une convention réciproque dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain. Tels sont :

*Le contrat d'assurance,
Le prêt à grosse aventure,
Le jeu et le pari,
Le contrat de rente viagère.*

Les deux premiers sont régis par les lois maritimes.

9.2. Pour l'instant, le régime général du contrat d'assurance-transport figure au Livre I, Titre X du Code de commerce (ci-dessous Loi d'assurance en général). Ce Titre a été établi par la loi du 11 juin 1874 "contenant les titres X et XI, livre Ier, du Code de commerce"².

La loi générale sur les assurances – dont l'article 3 fixant le champ d'application mérite une attention toute spéciale – dispose comme suit :

TITRE X. Des assurances en général.

CHAPITRE Ier.- Dispositions générales.

Article 1er

L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci par suite de certains événements fortuits ou de force majeure. Le profit espéré peut être assuré dans les cas prévus par la loi.

Article 2

Les associations d'assurances mutuelles sont régies par leurs règlements, par les principes généraux du droit et par les dispositions du présent titre, en tant qu'elles ne sont point incompatibles avec ces sortes d'assurances. Elles sont représentées en justice par leurs directeurs.

Article 3

Les dispositions du présent titre, auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux, sont applicables aux assurances maritimes, ainsi qu'aux assurances sur le transport par terre, rivières et canaux.

² MB 14 juin 1874 (tel que modifié). La version néerlandaise de la loi fut établie par la loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais du Code de commerce, à l'exclusion du Livre 1er, titres VIII et IX, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, des lois coordonnées du 25 septembre 1946 sur le concordat judiciaire et de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

CHAPITRE II. - Des personnes qui peuvent faire assurer.

Article 4

Un objet peut être assuré par toute personne ayant intérêt à sa conservation, à raison d'un droit de propriété ou autre droit réel ou à raison de la responsabilité à laquelle elle se trouve engagée relativement à la chose assurée.

Article 5

L'assurance peut être contractée pour compte d'autrui en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat.

Les effets en sont réglés en ce dernier cas par les dispositions relatives à la gestion d'affaires.

S'il ne résulte pas de l'assurance qu'elle est faite pour compte d'un tiers, l'assuré est censé avoir contracté pour lui-même.

Article 6

Un créancier peut faire assurer la solvabilité de son débiteur; l'assureur pourra se prévaloir du bénéfice de discussion, sauf convention contraire. Les créanciers saisisants ou nantis d'un gage et les créanciers privilégiés et hypothécaires peuvent faire assurer en leur nom personnel les biens affectés au paiement de leurs créances.

Dans ce cas, l'indemnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à leur égard, aux biens assurés qui formaient leur gage.

Article 7

Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains.

Article 8

Les dispositions des deux articles précédents n'auront d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte des objets saisis, engagés, hypothéqués ou sur lesquels existe le privilège n'était pas arrivée.

CHAPITRE III. - Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

Article 9

Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, même sans mauvaise foi, rendent l'assurance nulle lorsqu'elles diminuent l'opinion du risque ou en changent le sujet, de telle sorte que l'assureur, s'il en avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions.

Article 10

Dans tous les cas où le contrat d'assurance est annulé, en tout ou en partie, l'assureur doit, si l'assuré a agi de bonne foi, restituer la prime, soit pour le tout, soit pour la partie pour laquelle il n'a pas couru de risques.

La bonne foi ne pourra être invoquée dans le cas de l'article 12, alinéa 1er.

Article 11

Si le contrat est annulé pour cause de dol, fraude ou mauvaise foi, l'assureur conserve la prime, sans préjudice de l'action publique, s'il y a lieu.

Article 12

Les choses assurées dont la valeur entière est couverte par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques ou profit de la même personne. Si l'entièvre valeur

n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats. Toutes les assurances contractées le même jour seront censées faites simultanément.

Article 13

La perte, soit totale, soit partielle, se répartit entre les diverses assurances de même date, dans la proportion des sommes assurées par chacune, et entre les diverses assurances de date différente, en proportion de la valeur dont chacune répond.

Article 14

Les assurances successives des mêmes valeurs contre les mêmes risques et au profit des mêmes personnes auront néanmoins effet :

1°. Si elles ont lieu du consentement de chacun des assureurs; la perte se répartit, dans ce cas, comme si les deux assurances avaient été prises simultanément;

2°. Si l'assuré décharge le premier assureur de toute obligation pour l'avenir, sans préjudice de ses propres obligations. La renonciation doit, dans ce dernier cas, être notifiée à l'assureur, et il en est fait mention, à peine de nullité, dans la nouvelle police.

Article 15

L'assuré peut faire assurer la prime de l'assurance.

Article 16

Aucune perte ou dommage, causé par le fait ou par la faute grave de l'assuré, n'est à la charge de l'assureur; celui-ci peut même retenir ou réclamer la prime s'il a déjà commencé à courir les risques.

Article 17

Dans toute assurance, l'assuré doit faire toute diligence pour prévenir ou atténuer le dommage; il doit, aussitôt que le dommage est arrivé, en donner connaissance à l'assureur, le tout à peine de dommages-intérêts, s'il y a lieu. Les frais faits par l'assuré, aux fins d'atténuer le dommage, sont à charge de l'assureur, lors même que le montant de ces frais, joint au montant du dommage, excéderait la somme assurée et que les diligences faites auraient été sans résultat.

Néanmoins, les tribunaux et les arbitres, lorsque les parties s'y seront référées, pourront les réduire ou même refuser de les allouer, s'ils jugent qu'ils ont été faits inconsidérément, soit en tout, soit en partie.

Article 18

L'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre de la chose, à moins de stipulation contraire.

Article 19

L'assurance ne comprend ni les risques de guerre, ni les pertes ou dommages occasionnés par émeutes, sauf convention contraire.

Article 20

Dans toute assurance, l'indemnité, en cas de sinistre, est réglée à raison de la valeur de l'objet, au temps du sinistre. Si la valeur assurée a été préalablement estimée par experts, convenus entre parties, l'assureur ne peut contester cette estimation, hors le cas de fraude. La valeur de l'objet peut être établie par tous moyens de droit. Le juge peut même, en cas d'insuffisance des preuves, décliner d'office le serment à l'assuré.

Article 21

Dans tous les cas où l'assurance ne couvre qu'une partie de la valeur de l'objet assuré, l'assuré est considéré lui-même comme assureur pour le surplus de la valeur, sauf convention contraire.

Article 22

L'assureur qui a payé le dommage est subrogé à tous les droits de l'assuré contre les tiers du chef de ce dommage, et l'assuré est responsable de tout acte qui préjudicierait aux droits de l'assureur contre les tiers. Dans les assurances permises par le deuxième alinéa de l'article 6, l'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé à l'action du créancier contre le débiteur.

La subrogation ne peut, en aucun cas, nuire à l'assuré qui n'a été indemnisé qu'en partie; celui-ci peut exercer ses droits pour le surplus et conserve à cet égard la préférence sur l'assureur, conformément à l'article 1252 du Code civil.

Article 23

L'assureur a un privilège sur la chose assurée. Ce privilège est dispensé de toute inscription.

Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice. Il n'existe, quel que soit le mode de paiement de la prime, que pour une somme correspondant à deux annuités.

Article 24

L'assureur peut toujours faire réassurer l'objet de l'assurance.

CHAPITRE IV. - De la preuve du contrat.

Article 25

Le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat. Néanmoins, la preuve testimoniale peut être admise, lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit.

Article 26

La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des choses assurées, soit à raison du taux de la prime, soit à raison des différents assureurs.

Article 27

La police d'assurance énonce :

- 1° la date du jour où l'assurance est contractée;*
- 2° le nom de la personne qui fait assurer pour son compte ou pour le compte d'autrui;*
- 3° les risques que l'assureur prend sur lui et les temps auxquels les risques doivent commencer et finir.*

CHAPITRE V.- De quelques cas de résolution du contrat.

Article 28

L'assurance ne peut avoir d'effet si la chose assurée n'a point été mise en risque ou si le dommage prévu existait déjà au moment du contrat.

Article 29

Si l'assureur tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, l'assuré peut demander caution ou, à défaut de caution, la résiliation du contrat. L'assureur a le même droit en cas de faillite de l'assuré.

Article 30

En cas d'aliénation de la chose assurée, l'assurance profite de plein droit, sauf convention contraire, au nouveau propriétaire, à raison de tous les risques pour lesquels la prime a été payée au moment de l'aliénation.

Elle profite également au nouveau propriétaire, sauf convention contraire dans la police, lorsqu'il a été subrogé aux droits et obligations du précédent propriétaire envers les assureurs ou lorsque, de commun accord entre l'assureur et le nouveau propriétaire, le contrat d'assurance continue à recevoir son exécution.

Article 31

Les obligations de l'assureur cessent lorsqu'un fait de l'assuré transforme les risques par le changement d'une circonstance essentielle ou les agrave de telle sorte, que si le nouvel état des choses avait existé à l'époque du contrat, l'assureur n'aurait point consenti à l'assurance ou ne l'aurait consentie qu'à d'autres conditions.

Ne peut se prévaloir de cette disposition, l'assureur qui, après avoir eu connaissance des modifications apportées aux risques, a néanmoins continué à exécuter le contrat.

CHAPITRE VI. - De la prescription.

Article 32

Toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après trois ans, à compter de l'événement qui y donne ouverture.

Toutefois en cas d'action récursoire de l'assuré contre l'assureur, le délai ne prend cours qu'à partir de la demande en justice de la victime, soit qu'il s'agisse d'une demande originale d'indemnisation, soit qu'il s'agisse d'une demande ultérieure en suite de l'aggravation du dommage ou de la survenance d'un dommage nouveau.

9.3. Le Titre VI de la loi maritime contient une réglementation spécifique au sujet de l'assurance maritime. Dans la pratique juridique et la littérature, ainsi que ci-après, ce Titre est désigné comme la "Loi des assurances maritimes"³.

TITRE VI. Des assurances maritimes

SECTION 1ère. Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.

Article 191

L'assurance peut avoir pour objet :

- Le corps et la quille du navire;*
- Les agrès et apparaux;*
- Les armements et victuailles;*
- Le fret;*
- Le prix de passage;*
- Les sommes prêtées à la grosse et le produit maritime;*
- Les marchandises du chargement;*
- Le profit espéré des marchandises;*
- Les loyers des gens de mer;*
- Le bénéfice d'affrètement;*
- Le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations;*
- Les sommes employées aux besoins du navire et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage;*
- En général, toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, en tant qu'elle régit les assurances de personnes.*

³ Dans les commentaires des articles proposés ci-dessous, il est également renvoyé simplement à "la loi maritime".

Article 192

En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets, sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles.

Article 193

Tout effet dont le prix est stipulé dans le contrat en monnaie étrangère est évalué aux prix que la monnaie stipulée vaut en monnaie de Belgique, suivant le cours à l'époque de la signature de la police.

Article 194

Si la valeur des choses assurées n'est pas fixée dans le contrat, elle sera justifiée conformément aux dispositions de la section II du présent titre.

Article 195

Si le temps des risques n'est pas déterminé par le contrat, il court à l'égard du navire, des agrès et apparaux, de l'armement, des victuailles et du fret, du moment où le navire commence à charger et, s'il part sur lest, du moment qu'il commence à charger le lest; il finit au moment du déchargement ou vingt et un jours après l'arrivée au lieu de destination, à défaut de déchargement dans ce délai. À l'égard des marchandises, le temps des risques court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares destinées à les transborder, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre.

À l'égard de toutes autres choses, la responsabilité de l'assureur commence et finit au moment où commencent et finissent pour l'assuré les risques maritimes.

Article 196

L'augmentation de prime qui aura été stipulée en temps de paix pour le temps de guerre qui pourrait survenir, et dont la quotité n'aura pas été déterminée par les contrats d'assurance, est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

Article 197

En cas de perte des marchandises assurées et chargées, pour le compte du capitaine, sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissment signé par deux des principaux de l'équipage.

Article 198

Tout homme de l'équipage et tout passager qui chargent à bord des marchandises assurées en Belgique, sont tenus d'en laisser un connaissment au lieu où le chargement s'effectue. En Belgique, ce connaissment est laissé au greffe du tribunal de commerce; à l'étranger, entre les mains du consul belge ou, à défaut, entre les mains du magistrat du lieu.

Article 199

Le contrat d'assurance est nul s'il a pour objet les sommes empruntées à la grosse.

SECTION II. Des obligations de l'assureur et de l'assuré.

Article 200

L'assurance est annulée et l'assureur reçoit, à titre d'indemnité, un demi pour cent de la somme assurée :

- si, avant le commencement des risques, le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré ;*
- lorsque, l'affréteur ayant fait assurer le fret, il arrive que le fret ne soit pas dû ;*
- lorsque, dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1874, l'assuré a droit à la restitution de la prime.*

Si la prime n'atteint pas le taux de 1 p.c., l'indemnité sera de la moitié de la prime.

Article 201

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Dans le cas où les assureurs ont pris à leur charge les risques de guerre, ils répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestation de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Article 202

Dans le cas où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage.

Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra.

Article 203

Dans le cas de l'article précédent, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer, jusqu'à preuve du contraire.

Article 204

Les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 202.

Article 205

Tout changement de route, de voyage ou de vaisseau ordonné par l'assuré, et toutes pertes et dommages provenant de son fait, ne sont point à la charge de l'assureur, et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques.

Article 206

Les dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs, ne sont point à la charge des assureurs.

Article 207

L'assureur est tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire.

Il n'est pas tenu des prévarications du capitaine choisi par l'assuré s'il n'y a convention contraire.

Article 208

Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés ou sel, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police.

Article 209

Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et le retour et si, le vaisseau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a stipulation contraire.

Article 210

Lorsque l'assurance a pour objet des marchandises, l'estimation est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, la prime d'assurance et les frais accessoires.

L'estimation des corps, quilles, agrès et apparaux d'un navire est établie sur leur valeur au jour où les risques ont commencé.

L'estimation des victuailles, des armements et de toutes autres choses estimables à prix d'argent est faite d'après leurs valeurs aux lieux et aux temps où les risques ont commencé.

Article 211

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des choses assurées est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part.

Article 212

Dans le même cas, s'il n'y a ni dol ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des choses assurées, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

Article 213

Si les parties sont convenues de l'évaluation du profit espéré, cette évaluation fera loi, sans qu'il soit besoin d'autre justification.

Article 214

L'assurance des sommes prêtées à la grosse n'est pas censée comprendre le profit maritime.

Article 215

Dans le cas d'assurance du fret de choses assurées, le remboursement fait sur ces choses du chef d'avaries particulières aura lieu sur le fret dans la même proportion.

Article 216

L'assureur du prix de passage est tenu des pertes que l'assuré éprouve sur ce prix par l'effet des risques de mer, tels que les frais de débarquement et de rembarquement, de nourriture et de logement des passagers dans un port de relâche, le remplacement des vivres perdus ou endommagés, les dépenses de réexpédition à bord d'un autre navire.

Article 217

Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs vaisseaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul vaisseau, ou sur un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le vaisseau ou sur les vaisseaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les vaisseaux désignés, et il recevra néanmoins l'indemnité prévue à l'article 200.

Article 218

L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

L'assurance a son entier effet si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle. Toutefois, l'assureur est tenu des pertes, dommages et dépenses antérieurs à la prolongation ou au changement de voyage.

Article 219

Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle s'il est prouvé qu'avant la signature du contrat, l'assuré a dû être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

Article 220

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paye à l'assureur une double prime.

En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paye à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Article 221

La clause "franc d'avarie" affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie.

SECTION III. - Du délaissement.

Article 222

Le délaissement des choses assurées peut être fait :

- En cas de prise,*
- De naufrage,*
- D'échouement avec bris,*
- D'innavigabilité par fortune de mer,*
- En cas d'arrêt d'une puissance étrangère,*
- En cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.*
- Il peut être fait en cas d'arrêt de la part du gouvernement, après le voyage commencé.*

Article 223

Il ne peut être fait avant le voyage commencé.

Article 224

Tous autres dommages sont réputés avaries, et se règlent entre les assureurs et les assurés, à raison de leurs intérêts.

Article 225

Le délaissement des choses assurées ne peut être partiel ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Article 226

Le délaissement doit être fait aux assureurs,

- dans le terme de six mois, à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes d'Europe, ou sur celles d'Asie et d'Afrique dans la Méditerranée;*
 - dans le délai d'un an, après la réception de la nouvelle de la perte arrivée en Afrique en deçà du cap de Bonne-Espérance ou en Amérique en deçà du cap Horn;*
 - dans le délai de dix-huit mois, après la nouvelle des pertes arrivées dans les autres parties du monde;*
- Et, ces délais passés, les assurés ne seront plus recevables à faire le délaissement.*

En cas de prise et d'arrêt de puissance, les délais prémentionnés ne courront qu'à partir de l'expiration de ceux fixés par l'article 243.

Article 227

Sans attendre l'expiration des délais ci-dessus, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissé. Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

Article 228

Dans le cas de réassurance, les réassurés doivent dénoncer le délaissé au réassureur dans les délais ci-après:

- d'un mois pour celles qui étaient payables en Angleterre et dans les Etats limitrophes de la Belgique;*
- de deux mois pour celles qui étaient payables dans les autres Etats, soit de l'Europe, soit du littoral africain et asiatique de la Méditerranée et du littoral asiatique de la mer Noire;*
- de cinq mois pour celles qui étaient payables hors d'Europe, en deçà des détroits de Malacca et de la Sonde et en deçà du cap Horn;*
- de huit mois pour celles qui étaient payables au-delà de ces détroits et au-delà du cap Horn.*

Ce délai commence à courir du jour de la notification du délaissé fait par les assurés primitifs.

Les délais ci-dessus seront doublés pour les pays d'outre-mer en cas de guerre maritime.

Article 229

Dans le cas où le délaissé peut être fait, et dans le cas de tous autres accidents aux risques des assureurs, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis qu'il a reçus, sous peine de dommages-intérêts. La signification doit être faite dans les trois jours de la réception de l'avis.

Article 230

Si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires,

Après un an, pour les voyages de long cours,

L'assuré déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut faire le délaissé à l'assureur, et demander le payement de l'assurance, sans qu'il soit besoin d'attestation de la perte.

Après l'expiration des six mois ou de l'an, l'assuré a, pour agir, les délais établis par l'article 226.

Article 231

Dans le cas d'une assurance pour temps limité, après l'expiration des délais établis comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance.

Article 232

Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au-delà des limites ci-après déterminées

- au sud, le 30e degré de latitude nord;*
- au nord, le 72e degré de latitude nord;*
- à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris;*
- à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris.*

Article 233

L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 229, ou faire le délaissé avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixe par le contrat, ou se réservé de faire le délaissé dans les délais fixés par la loi.

Article 234

L'assuré est tenu, en faisant le délaissé, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées, et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi, le délai du payement, qui doit commencer à courir du jour du

délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Article 235

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

Article 236

Si l'époque du payement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

Article 237

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le payement des sommes assurées.

Article 238

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations.

L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au payement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Article 239

Le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée.

Article 240

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur la chose à celui qui l'a fait assurer.

Article 241

En cas de délaissement du fret, le fret de la partie du chargement sauvée ou débarquée aux ports d'échelle, et le prix du passage dû au moment du sinistre, quand bien même il aurait été payé d'avance ou en cours de voyage, appartient à l'assureur du fret, sans préjudice des droits des préteurs à la grosse, des droits des marins à la rémunération et au rapatriement et des frais et dépenses pendant le voyage.

Article 242

Dans le même cas, l'assureur du fret peut déduire de la somme assurée tout ce que l'assuré est dispensé de payer pour gages de l'équipage ou pour toutes autres dépenses comprises dans l'assurance et dont, par l'événement, il est déchargé.

La prime sur le montant déduit sera intégralement restituée.

Article 243

En cas de prise par corsaires ou ennemis, ou d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des choses assurées ne peut être fait :

- qu'après un délai de six mois de la signification, si la prise ou l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, et dans celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique;

- qu'après le délai d'un an, si la capture ou l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné.

Dans le cas où les marchandises capturées ou arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas.

Si la chose assurée a été jugée de bonne prise, ou si elle a été confisquée avant l'expiration de ces délais, le délaissement peut être fait par la signification de cette nouvelle aux assureurs.

Article 244

Pendant les délais portés par l'article précédent, les assurés sont tenus de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux, à l'effet d'obtenir la libération et la mainlevée des choses capturées ou arrêtées.

Pourront, de leur côté, les assureurs, ou de concert avec les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Article 245

Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

Article 246

Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle.

Article 247

Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination.

Article 248

L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement.

Article 249

L'assureur est tenu, en outre, des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver les marchandises.

Article 250

Si, dans les délais prescrits par l'article 243, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination, l'assuré peut en faire le délaissement.

9.4. L'application de la loi sur les assurances maritimes à la navigation intérieure est réglée par le Titre X de la loi maritime. Il y est énoncé :

Article 276

L'assurance fluviale peut avoir pour objet :

le corps et la quille du bateau;

les agrès et les apparaux;

les armements et victuailles;

le fret;

le prix du passage;

les marchandises du chargement;

le profit espéré des marchandises;

le bénéfice d'affrètement;

le courtage et les commissions d'achats, de ventes et de consignations;

les sommes employées aux besoins du bateau et à l'expédition des marchandises, avant et pendant le voyage;

en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation, sans préjudice des dispositions (de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, en tant qu'elle régit les assurances de personnes.)

Article 277

Les dispositions du titre VI du présent livre s'appliquent aux assurances fluviales.

9.5. La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre⁴ (ci après "Loi sur le contrat d'assurance terrestre") ne règle pas les assurances du transport de marchandises, mais bien les assurance-bagages et -déménagements. Le champ d'application est défini comme suit à l'article 2 :

§ 1er. – La présente loi s'applique à toutes les assurances terrestres dans la mesure où il n'y est pas dérogé par des lois particulières. Elle ne s'applique ni à la réassurance, ni aux assurances des transports de marchandises, assurances bagages et déménagement exceptées.

§ 2. – La présente loi est applicable aux associations d'assurances mutuelles.

Afin de tenir compte des particularités de cette forme d'assurance, le Roi peut toutefois déterminer les dispositions qui ne leur sont pas applicables et fixer les modalités selon lesquelles d'autres dispositions le sont.

Les articles 191 et 276 de la loi maritime, déjà cités, revoient explicitement à la loi sur les assurances terrestres pour les assurances de personnes en mer et dans les eaux intérieures.

9.6. Quelques dispositions légales en matière de navigation non reprises dans la loi maritime règlent des aspects particuliers du droit des assurances. On en trouve des exemples dans la loi sur les épaves, qui règlent le dégagement des épaves, etc. hors des voies navigables (art 15, 16 et 18).

9.7. L'assurance de la responsabilité extracontractuelle du transport routier par des véhicules à moteur est réglée par la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance-responsabilité obligatoire des véhicules à moteur⁵.

9.8. Il va de soi que dans le secteur de l'assurance-transport il y a lieu de tenir compte de la loi du 9 juillet 1975 sur le contrôle des entreprises d'assurance (ci-après la "loi de contrôle")⁶ qui contient, entre autres, des dispositions de DIP, et de la loi du 27 mars 1995 concernant les intermédiaires d'assurances et de réassurances et de distribution des assurances⁷.

9.9. Il sera tenu compte des règles internationales et supranationales ci-après⁸.

⁴ MB 20 août 1992 (telle que modifiée).

⁵ MB 8 décembre 1989 (telle que modifiée).

⁶ MB 29 juillet 1975.

⁷ MB 14 juin 1995 (telle que modifiée); voyez toutefois l'article 12bis, § 4, de la loi.

⁸ Voyez *infra*, numéros 9, 19 et s.

A.2. APPRÉCIATION

A) CRITIQUE GÉNÉRALE

- SURVOL DES POINTS CRITIQUES

- 9.10.** La réglementation actuelle de l'assurance-transport accuse deux points critiques :
- le caractère dépassé de la législation en vigueur ;
 - une délimitation défectiveuse du champ d'application de la loi sur les assurances terrestres et celle de l'assurance maritime.

Ces points critiques sont commentés en premier lieu. Le texte traite ensuite d'autres points critiques plus spécifiques.

- LE CARACTÈRE DÉSUET DE LA LOI SUR LES ASSURANCES MARITIMES

- 9.11.** Le caractère désuet de la législation en vigueur et la nécessité d'une nouvelle loi sur l'assurance-transport ont été signalés à plusieurs reprises.

Entre-temps, il y a plus de septante ans, le Commissaire Royal au Droit des assurances Van Dievoet proposait une modernisation de la législation concernant les assurances maritimes et de transport⁹.

Au milieu des années septante, M. Fontaine estimait que la législation de 1879 constituait un ensemble :

de qualité médiocre: rédaction fréquemment défectiveuse, archaïsmes, lacunes, mauvaise organisation générale¹⁰.

En 2011, cet auteur ne put que répéter cette critique¹¹ en précisant que les assurances-transport autres que terrestres – qui sont réglées par les systèmes archaïques de 1874 et 1879 – sont :

condamnées à continuer de bénéficier de la collaboration de l'aveugle avec le paralytique¹².

En 1988, un auteur aussi estimé que L. Tricot mit à l'ordre du jour la nécessité d'entreprendre une révision de la loi sur les assurances maritimes¹³.

Lors de la préparation de la modification de la loi sur l'assurance terrestre en 1994, l'introduction d'une nouvelle loi sur les assurances-transport, qui vaudrait pour tous les transports, fut évoquée par le Ministre compétent¹⁴.

⁹ Van Dievoet, E., *Het Verzekeringswezen in België*, II, Anvers, De Sikkel, 1940, 65-67.

¹⁰ Fontaine, M., *Droit des assurances*, Bruxelles, Larcier, 1975, 37, n° 7, repris dans Fontaine, M., "Présentation générale. Dispositions préliminaires et finales", dans Centre de droit des obligations et Licence en droit et économie des assurances (UCL), *La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre*, Louvain-la-Neuve, Academia, 1993, (19), 32, n° 32.

¹¹ Fontaine M., n° 103.

¹² Fontaine M., n° 104

¹³ Tricot, L., "Het Zeerecht morgen", R.W. 1987-88, (1417), 1423, n° 13.

¹⁴ Voyez e.a. Doc. parl., Sénat, 1992-93, n° 821/2 ; Doc. Parl., Sénat, 1993-94, 22 décembre 1993, 608.

En 1996, il fut confirmé au sein de la Commission pour les Assurances qu'une modernisation du droit des assurances-transport était nécessaire, mais il ne fut pas possible d'atteindre un accord¹⁵.

La même année, le courtier d'assurances P. Hollenfetz du Treux se prononçait dans une contribution remarquable en faveur d'une nouvelle loi sur les assurances-transport, dont il suggéra d'emblée les lignes de force¹⁶.

En 1999, H. Cousy esquissa une nouvelle fois la nécessité d'une nouvelle loi dans les termes suivants :

The main argument is that both the insurance industry and the legal practitioners are in dear need of a modern and clear legislation offering legal security and reflecting a better balancing of the interests of all parties involved (insurers, insured, third parties, etc.). Understandably enough, the existing nineteenth century legislation is at places obsolete, obscure and incomplete. Even those opposed to legislative action must admit that the present outdated legislative situation lacks a minimum of legal elegance. One could admit that it is a matter of self respect of any sector of economic activity to require a decent coherent and modern legal framework¹⁷.

Le message fut tout aussi clair en ce qui concerne la réglementation détaillée du délaissement (qui ne se présente que rarement en pratique).

No matter how charming and intriguing these older texts may be, the Belgian legislation sins by being exceedingly old fashioned. For tens of years now already practice has been different from what the text of the laws would let appear. It is time for a substantial cleaning-up¹⁸.

En 2003, Van Gompel émit le souhait que le législateur modernise la loi obsolète sur l'assurance maritime, car elle appelait d'urgence une révision¹⁹.

Dans l'étude faite en 2006 en prévision du projet en cours pour la révision de la loi maritime belge, ces plaintes unanimes au sujet de la loi obsolète furent rappelées²⁰.

Toutes ces plaintes et espoirs sont d'autant plus navrants lorsqu'on constate que l'article 3 de la loi sur les assurances en général, qui remonte à 1874, annonçait une loi spécifique pour l'assurance du transport terrestre²¹.

9.12. La vétusté de la législation apparaît de deux manières : (1) la forme rédactionnelle de la législation est vieillie et confuse du point de vue de la technique législative et (2) en pratique, elle est ignorée dans une grande mesure par l'industrie de l'assurance.

¹⁵ Voyez les rapports de la Commission sur www.droitmaritime.be et www.zeerecht.be.

¹⁶ Hollenfetz du Treux, P., Tentative d'esquisse d'une loi, nouvelle et nécessaire, sur l'assurance maritime et transport, dans LA Putzeys, 491-530.

¹⁷ Cousy, H., "Toward a new Marine Insurance Act for Belgium ? A case study in legislative policy for a small country in a global setting", in Huybrechts, M. (ed.), *Marine Insurance at the turn of the Millennium*, I, Anvers / Groningen / Oxford, Intersentia, 1999, (379), 387

¹⁸ *Ibid.*, 390.

¹⁹ Van Gompel, W., "Het abandonnement in de Belgische zeeverzekeringspraktijk", in LA Roland, (457), 459 et 466.

²⁰ Voyez Van Hooydonk, SVSM, 80-81.

²¹ Voyez entre autres : Sohr, F. et van Doosselaere, G., *Les Assurances-Transport*, Bruxelles, Auguste Puvrez, 1932, 58, n° 4.

9.13. Étant donné que les lois de base datent respectivement de 1874 et de 1879, la critique sur le plan de la technique légale ne saurait étonner.

Ainsi que nous l'avons vu, l'article 1964 du Code civil suggère toujours que la convention d'assurance en tant que telle soit réglée par le droit maritime²². Cette disposition s'explique d'un point de vue historique en accentuant à juste titre l'autonomie du droit maritime, mais actuellement, elle est erronée et ne produit que de la confusion.

En outre, les dispositions de la loi sur les assurances maritimes illustrent de manière patente la vétusté générale de la loi maritime. Elles traitent entre autres du prêt à la grosse (articles 191 et 214) et du chargement des marchandises à bord par les passagers (article 198)²³ et délimitent les domaines de navigation dans la perspective des difficultés de communication de l'époque lors de l'entreprise de "voyages au long cours" (articles 226, 228, 232 et 243). De telles questions étaient propres à l'industrie nautique préindustrielle. De nos jours, ces règles sont obsolètes.

Pire, la législation en vigueur exige une lecture combinée peu commode dans diverses lois éparses (loi sur les assurances en général, loi sur les assurances maritimes, dispositions de la loi maritime et de la loi sur la navigation fluviale, loi sur les assurances terrestres), dont en outre les domaines d'application sont mal définis²⁴. Cette accumulation de dispositions légales mal assorties entre elles relève d'une technique législative déficiente.

9.14. Dans la pratique courante, la législation de l'assurance-transport en vigueur est systématiquement mise hors jeu par les entreprises d'assurance.

En principe, la loi sur les assurances maritimes est de droit supplétif. Quelques dispositions sont considérées comme impératives par la doctrine. Il n'y a pas de clarté à ce sujet²⁵, ce qui, dans une optique législative, doit être considéré comme une autre faille.

Quoi qu'il en soit, dans les conventions il est souvent stipulé le contraire de ce qui est prévu par la loi, ou tout au moins, il en est dévié. Ces digressions concernent, par exemple, la couverture de la responsabilité de la chose assurée (loi maritime, article 201), la perte de couverture en cas de changement de route, de voyage ou de vaisseau (loi maritime, article 205) l'exclusion du dommage résultant de la faute légère (loi maritime, article 206) et le délaissage sans droit d'option pour l'assureur (loi maritime, article 222).

À cet égard, il est fait un large usage des polices-type et des conditions standardisées²⁶.

La Police d'assurance d'Anvers sur marchandises du 20 avril 2004 bien connue et la Police CMR (assurance responsabilité contractuelle du transport de marchandises par route) élaborée par l'Association belge des assureurs transport (ABAM) constituent des exemples à succès.

La police d'assurance d'Anvers sur marchandises du 20 avril 2004²⁷ a remplacé la Police maritime d'Anvers de 1859, qui était démodée et devenue difficile à manier en raison des modifications de

²² Voyez ci-dessus, n° 9.1.

²³ Voyez à ce sujet le Livre bleu 5.

²⁴ Sur ce sujet, voyez plus particulièrement *infra*, n° 9.15 et s.

²⁵ Voyez entre autres Van Hooydonk HTV, 1.2.5./3

²⁶ L'usage des polices-type et des conditions standardisées doit respecter la législation sur la concurrence. Il convient de se référer à la directive (UE) N° 267/2010, du 24 mars 2010 de la Commission concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du Traité au sujet de l'application du Traité à certains groupes de conventions, décrets et comportements de fait réciproques dans le secteur des assurances (JO 30 mars 2010, L 83/1).

textes non-coordonnées. Là où l'ancienne Police maritime d'Anvers était à l'origine tant une couverture corps que cargaison, mais destinée au transport maritime, dans la pratique, elle ne trouvait application que pour les marchandises, mais étendue à tous les modes de transport. La nouvelle Police d'assurance d'Anvers sur marchandises de 2004 est, comme son nom l'indique, uniquement destinée à la couverture de la cargaison, mais par tous les modes de transport.

Dans le temps, il existait également la Police belge-Corvette, la seule police pour les risques de corps. Actuellement, elle n'est plus proposée.

En outre, il y a lieu de mentionner la police-AREX de la Confédération des Expéditeurs de Belgique. Il s'agit d'une police de responsabilité pour les entreprises d'expédition, quelle que soit la qualification juridique du prestataire de services : commissionnaire-expéditeur, commissionnaire transporteur, transporteur, manutentionnaire ou dépositaire. Elle couvre la responsabilité professionnelle et contractuelle pour les dommages résultant de fautes, erreurs, omissions ou négligences de l'expéditeur ou de ses préposés et sous-entrepreneurs. Le dommage couvert concerne tant le dommage matériel (aux marchandises) qu'immatérielles (indirects). La police AREX est flexible et modulaire, permettant son extension aux qualifications d'agent maritime ou d'agent en douane pour leur responsabilité objective à l'égard des autorités en raison de l'apurement des documents douaniers. C'est ainsi que les frais annexes encourus en raison de l'insolvabilité du transporteur sont également couverts. La responsabilité extracontractuelle peut également être incluse dans la couverture.

- DÉLIMITATION DÉFECTUEUSE DU CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI SUR LE CONTRAT D'ASSURANCE TERRESTRE ET DE CELUI DE LA LOI SUR L'ASSURANCE MARITIME

9.15. Le régime légal de l'assurance-transport est historiquement mal construit pour aboutir à un régime asymétrique, plutôt incohérent et inconséquent dans son ensemble.

Théoriquement, les aspects de l'assurance-transport concernent (dans tous les modes de transport) :

(1) Assurance de personnes		
(2) Assurance de dommages	(2.1) Dommages de choses	(2.1.1) Moyen de transport (corps)
		(2.1.2) Marchandise transportée (facultés)
	(2.2) Responsabilité	(2.2.1) contractuelle
		(2.2.2) extracontractuelle

9.16. La structure de la réglementation légale de l'assurance-transport ne correspond d'aucune manière au schéma ci-dessus. Cette réglementation est éparpillée entre divers actes législatifs qui ont chacun leur champ d'application et qui, selon le mode de transport ou le risque concerné, doivent être lus dans des combinaisons différentes.

9.17. L'ambition du législateur reflétée par l'article 3 de la loi générale sur les assurances en général et tendant à élaborer un ou plusieurs régimes d'assurance ne fut jamais réalisée, à l'exception de l'introduction de la loi sur les assurances maritimes qui fait partie du *Code de*

²⁷ Voyez à cet égard, entre autres : Ponet, F. *De goederenverzekeringspolis van Antwerpen*, Malines, Wolters Kluwer, 2008, 284 pp.

commerce préexistant. Un projet d'une nouvelle loi maritime datant de 1870 contenait, aux côtés du Titre X sur l'assurance maritime, un Titre XI sur l'assurance du transport par voie terrestre et par les voies navigables intérieures²⁸. Ce dernier titre a été supprimé dans la loi maritime du 10 février 1879, et ce n'est que par la loi du 10 février 1908 que le régime de l'assurance maritime fut déclaré applicable à l'assurance de la navigation intérieure (l'actuel article 277 de la loi maritime). D'autres législations spécifiques concernant l'assurance-transport n'ont plus jamais été élaborées.

9.18. L'introduction de la loi sur le contrat d'assurance terrestre de 1992 a été un calvaire pour les praticiens de l'assurance maritime et de l'assurance-transport²⁹.

Dans la version initiale de la loi sur le contrat d'assurance terrestre³⁰, le domaine d'application était mal défini en stipulant que la loi ne s'appliquait pas "aux assurances du transport de marchandises qui ne s'effectue pas principalement par voie terrestre"³¹. Cette formulation lapidaire et malencontreuse fut sévèrement critiquée par R. Wijffels³². Une critique en profondeur a été formulée par Bernauw, qui a mis en lumière nombre de défauts d'un point de vue de technique législative et aboutit à la conclusion qu'il est inutile de "soumettre sans nuances l'assurance du transport terrestre aux dispositions inadéquates et impératives d'une loi écrite pour les besoins de l'assurance des risques de masse souscrits par le consommateur" et que le législateur aurait mieux fait de respecter l'autonomie de la volonté dans le secteur concerné. Ce même auteur fit remarquer que la loi de 1992 aboutit à une fragmentation et une complication inutile du régime de l'assurance-transport, et cela à l'ère de l'intégration des modes de transport, du recours croissant aux opérations de transport multimodal et aux tentatives d'uniformisation des régimes de responsabilité : la loi initiale du 25 juin 1992 avait effectivement pour effet de soumettre l'assurance du transport terrestre, celle du transport maritime et celle du transport aérien à des législations différentes. En troisième lieu, Bernauw déplore que la nouvelle loi sur l'assurance-transport n'ait pas d'emblée élaboré un régime spécial, alors que la législation existante était obsolète et contenait de nombreuses carences. Tout comme d'autres auteurs, il se méfiait de la promesse du gouvernement de produire une toute nouvelle loi en matière d'assurance-transport. En outre, la loi de 1992 provoquait pour le transport en vrac une incohérence entre le régime de responsabilité et le régime d'assurance, et au bout du compte, cette loi aboutirait à discriminer l'industrie de l'assurance belge qui serait engoncée dans le carcan de la loi impérative et ne pouvant donc concurrencer à armes égales³³. La critique justifiée de la doctrine fut encore renforcée par les protestations du secteur de l'assurance même, et finalement les erreurs relevées furent en grande partie rectifiées en 1994 par le biais d'une modification de la loi³⁴, en stipulant

²⁸ Doc. parl., Chambre, 1870-71, n° 14, par. 104

²⁹ Voyez la description dans Van Hooydonk SVSMS, 112-113.

³⁰ Loi 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (MB 20 août 1992)

³¹ Loi 25 juin 1992, article 2, § 1er, deuxième alinéa.

³² Voir en part. Wijffels, R., "Zee- en transportverzekering en geschillenbeslechting rekening houdend met de nieuwe wet van 25 juni 1992", dans De Ly, F. et Storme, M. (eds.), *Verzekeringen en geschillenbeslechting*, Anvers, Kluwer rechtswetenschappen, 1994, (65), 73-76 ; comp. Cousy, H., "Vijf hete hangijzers. Beschouwingen bij enkele markante bepalingen in de nieuwe Belgische wet op de verzekeringsovereenkomst", dans *In volle verzekerdheid. Opstellen aangeboden aan Prof. mr A.J.O. baron van Wassenaer van Catwijk*, Zwolle, Tjeenk Willink, 1993, (221), 225-227 ; Fontaine, M., "Présentation générale. Dispositions préliminaires et finales", in Centre de droit des obligations et Licence en droit et économie des assurances (UCL), *La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre*, Louvain-la-Neuve, Academia, 1993, (19), 33, n° 34 ; Hauferlin, J.-M. et Claassens, H., "La loi du 25 juin 1992 en ses lignes de faîte", dans Claassens, H., Cousy, H., Fagnart, J.-L. e.a., *De Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst: toepassing in de praktijk*, Bruxelles, E. Story-Scientia, 1993, (7), 14.

³³ Voir Bernauw, K., "Transportverzekering en de nieuwe Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst", *Bull. Ass.* 1993, 137-199.

³⁴ Loi du 16 mars 1994 modifiant certaines dispositions de la loi du 25 juin 1992 sur la convention d'assurance terrestre.

tout court que la loi sur l'assurance terrestre ne s'applique pas aux assurances du transport de marchandises. Néanmoins, des difficultés d'interprétation subsistent³⁵.

Les risques liés à la circulation des véhicules à moteur (responsabilité civile extracontractuelle vis-à-vis des tiers, dommages propres et assistance juridique) ont tous été soumis à un régime unique, sans distinction de l'usage à titre professionnel ou à titre privé. C'est ainsi que l'assurance de la responsabilité contractuelle du transporteur routier est réglée dans la loi sur la responsabilité des véhicules à moteur. En application de l'article 2 de la loi sur les assurances terrestres, il convient d'admettre que l'assurance-corps (dommages au propre véhicule, camion, autobus, etc.), l'assurance assistance juridique et l'assurance de responsabilité en matière de transport des personnes, sont régies par cette dernière loi.

La structure et la rédaction des dispositions légales actuelles posent nombre de problèmes de délimitation. Sans qu'il soit nécessaire de parcourir et de commenter toutes les interprétations et prises de position, on peut constater qu'il n'existe pas clarté générale et, pour le moins, une incertitude juridique sur les questions suivantes :

- la loi sur les assurances maritimes englobe-t-elle l'assurance de responsabilité ?
- l'article 191 de la loi maritime implique-t-il que la responsabilité des personnes contre les risques maritimes est réglée totalement et exclusivement par la loi sur les assurances terrestres ?
- la même disposition implique-t-elle que l'assurance des personnes contre les risques maritimes tombe exclusivement sous l'application des assurances de personnes réglées par le Titre III de la loi sur les assurances terrestres, ou également sous l'application des dispositions générales du Titre I ?
- la loi sur les assurances maritimes s'applique-t-elle également aux assurances de la navigation de plaisance ?
- l'assurance "de magasin à magasin" est-elle entièrement et exclusivement réglée par la loi sur les assurances maritimes ?
- toute l'assurance du transport aérien – y compris celle du transport des passagers – reste-t-elle exclue du champ d'application de l'assurance terrestre ?
- la loi sur l'assurance terrestre s'applique-t-elle à l'assurance des personnes et du transport des bagages qui ne passe pas par un transport terrestre ?
- la loi sur l'assurance terrestre vaut-elle également pour l'assurance des risques de déménagement lorsque le déménagement s'effectue par un contrat de transport ordinaire (connaissance, billet de transport aérien, etc.) ?
- la loi sur les assurances terrestres s'applique-t-elle aux assurances de la navigation de plaisance ?
- pour préciser le champ d'application de la loi sur les assurances terrestres étendu aux assurances de responsabilité, convient-il de faire la distinction entre les moyens de transport pour les passagers et les moyens de transport pour les marchandises ?
- la loi sur les assurances terrestres vaut-elle également pour l'assurance de la responsabilité des bateaux de plaisance ?

³⁵ Voir e.a. Van Hooydonk, E., "Wettelijk kader van het transportverzekeringsrecht", dans *Handboek transportverzekeringen*, Diegem, Kluwer Editorial, feuill. mob., 1.2.6/1 e.s. (juin 1995); Voir depuis lors Allary, P., "Het toepasselijk wettelijk regime op de gemengde verzekeringsovereenkomst", note sous Commerce Anvers 17 janvier 2001, *Bull. Ass.* 2002, 157-162; Libouton, J., "Les assurances aériennes" in *Liber amicorum Michel Mahieu*, Bruxelles, Larcier, 2008, 249-263; Longfils, F., "L'assurance terrestre et l'assurance maritime: différences ou interférences?", note sous Trib. Namur, 7 mars 2001, *Bull Ass.* 2002, 143-182; Ponet, F., "Pleziervaartverzekering: welke verzekeringswet is toepasselijk ? (Een greepje rechtspraak)", dans LA Huybrechts, 457-468; Van Schoubroeck, C., Jocqué, G., De Graeve, A. et De Graeve, M., "Overzicht van rechtspraak. Wet op de landverzekeringsovereenkomst (1992-2003)", *TPR* 2003, (1781), 1805-1806.

Nombre de ces problèmes sont dus à l'absence de définitions dans la loi sur les assurances terrestres des concepts de base tels que "assurance terrestre" (qui tombe sous la loi) et "assurance du transport de marchandises" (qui en est exclue). En raison des dispositions légales actuelles, la certitude juridique ne pourra vraisemblablement jamais être atteinte.

L'existence de législations juxtaposées et la distinction qu'il y a lieu de faire selon le mode de transport utilisé aboutissent à une inadaptation de la régulation à la réalité des opérations du transport multimodal.

B) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE

9.19. Il n'y a pas de traités internationaux tendant à l'uniformisation, ni dans le domaine du droit des assurances, ni dans le droit des assurances-transport.

9.20. Cependant, diverses initiatives ont été prises par le passé en vue d'aboutir à une standardisation du droit des assurances maritimes. Il convient de mentionner e.a.:

- les *Glasgow Marine Insurance Rules*, établies en 1901 par l'International Law Association ;
- les *UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance* de 1989³⁶ ;
- les travaux récents du CMI International Working Group on Marine Insurance, qui ne tendent toutefois (plus) à la rédaction de dispositions de traités ou de contrats.

9.21. Au niveau européen, quelques initiatives d'harmonisation ont été prises dans le domaine des assurances en général. On peut citer ici :

- la proposition (retirée) de directive du Conseil visant à la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives régissant le contrat d'assurance, datant de 1979 et de 1980³⁷ ;
- le projet déposé en 2007 sur une "General Part of Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)", qui se situe dans un projet plus vaste pour établir un "*Common Frame of Reference of European Contract Law*"³⁸.

Aucun de ces textes ne contient des dispositions matérielles spécifiques concernant l'assurance-transport.

D'autre part, il y a pour les assurances en général une vaste réglementation européenne pour le règlement des conflits, reprise e.a. dans le Règlement Rome I (art.7)³⁹.

9.22. S'il n'existe ni au niveau international, ni au niveau supranational, un droit unifié de l'assurance (transport), diverses réglementations internationales et supranationales contiennent des dispositions spécifiques qui concernent des aspects du droit des assurances. Un régime légal national des assurances-transport doit tenir compte de ces règles spécifiques.

Ainsi la Convention-LLMC limite les obligations de l'assureur-responsabilité à celles de l'assuré (article 1.6.)

³⁶ Voir <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal.htm>

³⁷ Introduites respectivement le 10 juillet 1979 et le 30 décembre 1980 (J.O. 28 juillet 1979, C 190/2 et Dp. 31 décembre 1980, C 355/30).

³⁸ Voir www.restatement.info et Cousy, H., "Komt er dan toch een Europese harmonisatie van het verzekeringscontractenrecht?", *TBH* 2007, 741-746.

³⁹ Pour un aperçu du DIP des assurances, voir Fontaine, 119 et s. n° 122 et s

Quelques conventions de transport contiennent l'interdiction de contracter une couverture d'assurance des marchandises en faveur du transporteur (voir HVR article 3.8.; CMNI article 25.; CMR article 41.2.)

Et dans d'autres instruments internationaux et européens figurent des obligations d'assurance, généralement dans le domaine de l'assurance-responsabilité (pour la navigation, l'article 7 de la CLC 1992, l'article 7 de la BUNKER; Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident⁴⁰; la Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'assurance des propriétaires de navires contre les créances maritimes⁴¹; dans le transport routier : la Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité légale pouvant découler de la participation des véhicules motorisés dans le trafic et le contrôle de l'assurance de cette responsabilité⁴². L'article 7.2 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 relatif à la mise en place de règles communes concernant les conditions requises pour exercer la profession d'entrepreneur de transports routiers, et au retrait de la Directive 96/26/CE du Conseil⁴³; dans la navigation aérienne : les articles 15 et s. de la Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface⁴⁴; l'article 50 de la Convention de Montréal; l'article 4(h), 11 et 27 du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 en matière de règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté⁴⁵; les articles 1er et 3 de la Directive (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 concernant la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents⁴⁶; les articles 1er et 4-8 du Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant les exigences d'assurances pour les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs⁴⁷; dans le transport ferroviaire : l'article 9 de la Directive 95/18 du Conseil du 18 juin 1995 concernant l'extension des autorisations aux entreprises ferroviaires⁴⁸; concernant le transport de déchets : l'article 6.11 de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination⁴⁹; l'article 27 du Règlement (CEE) N° 259/93 du Conseil du 1er février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne⁵⁰.)

c) CRITIQUES À LA LUMIÈRE D'AUTRES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES

- INTRODUCTION

9.23. L'aperçu sommaire des législations étrangères ci-après est concentré sur la structure et la délimitation des réglementations générales et spéciales et à l'approche des divers modes de transport et de l'assurance du transport multimodal⁵¹.

⁴⁰ J.O. 28 mai 2009, L 131/24.

⁴¹ J.O. 28 mai 2009, L 131/128.

⁴² J.O. 7 octobre 2009, L 263/11.

⁴³ J.O. 14 novembre 2009, L 300/51.

⁴⁴ Ratifiée par la loi du 14 juillet 1966 (M.B. 27 septembre 1966)

⁴⁵ J.O. 31 octobre 2008, L 293/3

⁴⁶ J.O. 17 octobre 1997, L 285/1.

⁴⁷ J.O. 30 avril 2004, L 138/1.

⁴⁸ J.O. 27 juin 1995, L 143/70

⁴⁹ Ratifiée par la loi du 6 août 1993 (M.B. 25 février 1994)

⁵⁰ J.O. 6 février 1993, L 30/1

⁵¹ Pour une étude plus approfondie, mais moins récente, de cette matière, voir De Smet, R., Traité théorique et pratique des assurances maritimes, 3 vol. Paris, L.G.D.J., 1959-1960, 800 + 560 + 713 p.; pour quelques notions sommaires de droit étranger, voir aussi Van Hooydonk HTV, 1.2.9/1 et s.

- ALLEMAGNE

9.24. Le nouveau *Versicherungsvertraggesetz* (VVG) allemand a été introduit par la loi du 23 novembre 2007 et est entré en vigueur le 1er janvier 2008.

Les dispositions du VVG sont en principe applicables à toutes les branches de l'assurance (Teil 1, Kapitel 1).

Il y a quelques dérogations à ce principe.

En application du §209, le VVG ne s'applique pas à l'assurance maritime. Les articles 778-900 du *Handelsgesetzbuch* qui réglaient précédemment l'assurance maritime, mais qui avaient perdu toute signification pratique dans ce secteur et qui étaient considérés comme du "totes Recht (droit mort)⁵²", furent abolis par l'article 4 de la loi du 23 novembre 2007. Le projet de nouvelle loi maritime allemande ne traite plus de l'assurance maritime.

Le VVG comporte aux § 130-141 une règle spécifique en matière d'assurance-transport terrestre et fluvial.

Par l'effet du § 210, il peut être dérogé conventionnellement aux dispositions impératives en principe pour les gros risques, dont l'assurance de la navigation aérienne.

La pratique des assurances en Allemagne fait usage des Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen (ADS) et des clauses du Deutscher Transport Versicherungsverband (DTV⁵³).

- ANGLETERRE

9.25. Dans le droit de l'assurance maritime anglais, le fameux *Marine Insurance Act 1906* occupe une place centrale. Cette loi est la simple codification de toute la jurisprudence existante sur les assurances maritimes et elle a généré depuis lors une abondante jurisprudence.

La Section I du *Marine Insurance Act 1906* limite son champ d'application à la couverture d'assurance qu'on appelle les "marine losses", plus précisément les "losses incident to marine adventure".

La Section 3 (2) clarifie :

In particular there is a marine adventure where—

- (a) *Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as "insurable property";*
- (b) *The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;*
- (c) *Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.*

⁵² Puttfarken, 372, n° 884.

⁵³ Qui signifie actuellement "Deutsche Transport-Versicherer".

"Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detainments of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

La Section 2 (1) du *Marine Insurance Act 1906* dispose au sujet des "Mixed sea and land risks":

A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

Le "non-marine insurance contract" ne fait pas l'objet d'une loi codifiée. En Grande-Bretagne, le *Marine Insurance Act 1906* ne contient un régime légal que pour l'assurance maritime. Cette législation est principalement de droit supplétif. Cette loi contient dans son premier Schedule une police modèle (la *Lloyd's S.G. policy*, dépassée depuis lors) et un glossaire pour expliquer la terminologie (*Rules For Construction Of Policy*). Actuellement, il est fait usage de la police MAR, complétée par les Institute Clauses⁵⁴, dont la dernière version a été adaptée en 2009.

Au surplus, il ya lieu de référer à la loi distincte *Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010*.

- FRANCE

9.26. Le Titre I du Livre I du Code français des Assurances contient des "Règles communes aux assurances de dommages non maritimes et aux assurances des personnes". Les dispositions générales du code sont uniquement d'application aux assurances terrestres, en excluant les assurances maritimes et fluviales (art. 111-1). Le Titre VII séparé est consacré à ces dernières, et concerne plus spécialement "Le contrat d'assurance maritime et d'assurance fluviale et lacustre. Ce Titre inclut une *loi* du 3 juillet 1967 et un *décret* du 19 janvier 1968.

Antérieurement, l'assurance maritime tombait sous les dispositions spécifiques du *Code de Commerce*, qui ne différaient pas fondamentalement de l'*Ordinance de la marine* de 1681. Lors de la révision fondamentale de la législation française en matière d'assurances en 1930, l'assurance maritime fut totalement laissée de côté.

L'article L171-1 du Code actuel stipule :

Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

À l'exception de quelques dispositions typiquement maritimes (art. L172-5 : assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, art. L172-11 et L172-26 : contribution à l'avarie commune, art. L172-17 : présomption de sinistre résultant d'un événement de mer, art. L173-7; assurance sur bonne arrivée, art. L173-13 (4^o) et 21 (2^o) défaut de nouvelles), le régime légal de l'assurance maritime régit également le contrat d'assurance de navigation fluviale (art. L171-1, second alinéa).

En France, les assurances maritimes et fluviales ne sont soumises qu'à un nombre restreint de dispositions impératives (voir art. L171-2). Tout comme en Belgique, les dispositions légales relatives aux assurances terrestres sont en principe impératives.

⁵⁴ Edités actuellement par la International Underwriting Association.

Concernant le transport mixte, le *Code des assurances* stipule à l'article L173-19 :

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

- LUXEMBOURG

9.27. Apparemment, au Luxembourg, les assurances maritimes et fluviales sont régies – à défaut de lois particulières – par la loi générale *Loi du 27 juillet 1997 sur le contrat d'assurance*, réglementation qui ressemble fort à la loi belge sur le contrat d'assurance terrestre.

- PAYS-BAS

9.28. Aux Pays-Bas, jusqu'il y a quelques années, toutes les assurances étaient régies par les dispositions du Neuvième Titre du Premier Livre du Code de commerce ("Van assurantie of verzekering in het algemeen" : Voyez sur le champ d'application, plus particulièrement l'article 248). En outre, l'assurance maritime était régie par les dispositions spéciales du Titre IX du Deuxième Livre du Code de commerce (art. 592-685a). L'assurance "tegen gevaar van den vervoer te lande en op binnenvateren" était régie par les dispositions du Titre X du Livre II du Code de commerce (art. 686-695), qui renvoyait aux dispositions du Titre IX relatives à l'assurance maritime, pour autant que le Titre X n'y déroge pas expressément (art. 687)⁵⁵.

La loi du 22 décembre 2005 a supprimé le Neuvième Titre du Livre I et les Neuvième et Dixième Titres du Livre II du Code de commerce, avec effet au 1er janvier 2006. À la place, l'assurance fut réglée par le Titre 17 du Livre 7 du Code civil (NBW)⁵⁶. Ce Titre ne consacre pas de dispositions spéciales aux assurances-transport, et est en principe applicable à toutes les assurances, sauf la réassurance (art. 7:927). Un certain nombre de dispositions du Titre 7.17 sont impératives; l'article 7:943 et l'article 7:963 font une distinction entre divers types de dispositions impératives selon que l'on ne puisse y déroger respectivement au détriment de n'importe quelle partie contractuelle, du preneur d'assurance, de l'assuré ou de la partie lésée ou au détriment du preneur d'assurance qui est une personne physique et n'agit pas dans le cadre de sa profession.

Le fait de ne pas contenir de dispositions spécifiques pour l'assurance-transport s'inspire de la constatation que, pour autant que le droit néerlandais soit applicable, il est dérogé systématiquement dans les contrats aux dispositions en vigueur antérieurement. Pour la pratique, ce sont principalement les conditions "Nederlandse Beurspolissen" qui importent⁵⁷.

- AUTRES PAYS

9.29. Le *Código de Comercio* espagnol contient une réglementation spécifique pour l'assurance maritime, art. 737 à 805). Le *Proyecto de Ley General de navegación marítima* de 2006 contient également une réglementation (art 436 à 497).

La réglementation générale concernant le contrat d'assurance est contenue dans la *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*. Sans faire abstraction des lois particulières, cette dernière loi

⁵⁵ Sur la question de savoir si la réglementation relevait du droit maritime ou du droit des assurances, voir Völlmar, H.F.A., *Zee en binnenvaartrecht*, Haarlem, H.D. Tjeenk Willink & Zoon, 1952, 2-3, n° 3.

⁵⁶ Voir Hendrikse, M., Martius, H., Rinkes, J., *Parlementaire geschiedenis van het nieuwe burgerlijk wetboek, Boek 7, titel 17 BW, Verzekering*, Kluwer, Deventer, 2007.

⁵⁷ Stukken Tweede Kamer, 2004-2005, 30 137, n° 3, 4-5.

vaut en principe pour tous les contrats d'assurance. La loi est impérative (art. 2). Elle contient une section séparée Sección IV concernant "Seguro de transportes terrestres" (art. 54-67). L'article 55 stipule :

En el caso de que el viaje se efectúe utilizando diversos medios de transporte, y no pueda determinarse el momento en que se produjo el siniestro, se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje por este medio constituye la parte más importante del mismo.

En caso de que el transporte terrestre sea accesorio de uno marítimo o aéreo se aplicarán a todo el transporte las normas del seguro marítimo o aéreo.

En transport multimodal, si le moment du sinistre ne peut être déterminé, ce sera donc le régime de l'assurance du transport terrestre qui s'appliquera si le segment de transport terrestre est le plus important. Si par contre le segment de transport terrestre est accessoire par rapport au transport maritime ou aérien, le régime du transport maritime ou aérien sera d'application.

La *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea* contient trois dispositions spécifiques à l'assurance du transport aérien (art 126-129).

9.30. Le *Codice della Navigazione* italien contient au Livre III de la Partie I ("Della navigazione maritima e interna") un Titre V (art. 514-547) consacré à l'assurance maritime et fluviale.

Le Titre IV du Livre II de la Partie II du Codice ("Della navigazione aerea") est consacré à l'assurance du transport aérien (art. 1001-1021). Pour autant qu'il n'y ait pas de dispositions contraires, l'assurance du transport aérien est régie en principe par les règles concernant l'assurance maritime et fluviale (voir plus particulièrement art. 1021).

Dans la mesure où elles ne sont pas réglées dans le *Codice della Navigazione*, les "assicurazioni contro i rischi delle navigazione" sont régies par les dispositions du droit commun du droit des contrats d'assurance, telles que contenues dans les articles 1882 à 1903 du Codice Civile (art. 1885 du *Codice*).

9.31. La loi sur le contrat d'assurance norvégien n° 69 du 16 juin 1989 est impérative, sauf pour les assurances maritimes et les assurances-transport. Dans le texte, cela est stipulé comme suit :

Section 1-3. (the mandatory nature of the provisions)

Unless otherwise stated the provisions of part A cannot be contracted out of to the detriment of whoever holds a right against the company by virtue of the insurance contract.

With the exception of liability cover according to section 7-8 the provisions may nevertheless be contracted out of for insurance relating to commercial business:

* (a) when the insurance relates to undertakings which at the time of concluding the contract, or at subsequent renewals, meet a minimum of two of the following requirements:

° (1) the number of employees exceeds 250

° (2) the sales earnings are a minimum of NOK 100 million according to the most recent annual accounts

° (3) assets according to the most recent balance sheet are a minimum of NOK 50 million

* (b) when the business takes place mostly abroad

* (c) when the insurance relates to a ship under duty to register, cf. section 11 of the Maritime Act, or to installations as stated in section 33, subsection one, and sections 39 and 507 of the Maritime Act,

* (d) when the insurance relates to aircraft, or

* (e) when the insurance relates to goods in international transit, including transportation to and from the Norwegian Continental Shelf.

Le *Norwegian Marine Insurance Plan* (MIP)⁵⁸ offre un complément conventionnel au rapport de droit en ce qui concerne la couverture des risques relatifs aux embarcations. En outre, les clauses pour l'assurance-corps et facultés, élaborées par la Central Union of Marine Underwriters Norway (Cefor), sont applicables⁵⁹. La tradition des usages convenus dans le secteur est standardisée par les *marine insurance plans* remontant à 1871. Une loi spécifique des assurances maritimes a entièrement disparu⁶⁰.

9.32. Une comparaison avec le droit des États-Unis d'Amérique est moins intéressante, car il n'y a pas de loi fédérale applicable et il est souvent référé au droit anglais des assurances maritimes⁶¹.

9.33. En Australie, on applique le *Marine Insurance Act 1909 (Cth)*, qui est basé sur l'exemple anglais⁶². Il en va de même pour la loi canadienne plus récente *Marine Insurance Act 1993*⁶³.

9.34. Le Code maritime chinois contient une réglementation distincte pour l'assurance maritime, qui est reprise intégralement ci-après à titre d'exemple de codification récente⁶⁴.

Chapter XII Contract of Marine Insurance

Section 1 Basic Principles

Article 216

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes, as agreed, to indemnify the loss to the subject matter insured and the liability of the insured caused by perils covered by the insurance against the payment of an insurance premium by the insured.

The covered perils referred to in the preceding paragraph mean any maritime perils agreed upon between the insurer and the insured, including perils occurring in inland rivers or on land which is related to a maritime adventure.

Article 217

A contract of marine insurance mainly includes:

- (1) *Name of the insurer;*
- (2) *Name of the insured;*
- (3) *Subject matter insured;*
- (4) *Insured value;*
- (5) *Insured amount;*
- (6) *Perils insured against and perils excepted;*
- (7) *Duration of insurance coverage;*
- (8) *Insurance premium.*

⁵⁸ Voir la version de 2010 sur www.norwegianplan.no.

⁵⁹ Voir www.cefor.no.

⁶⁰ Voir Falkanger-Bull-Brautaset, 509-510.

⁶¹ Pour un aperçu, voir Schoenbaum II, 244 et s.

⁶² Cremeann, D., "Marine Insurance" dans White, M.W.D. (Ed), Australian Maritime Law, Annandale, The Federation Press, 1991, 92-109.

⁶³ Voir Gold-Chircop-Kindred, 307-308

⁶⁴ Pour un commentaire, voir Zhengliang, H., "China", dans IEL Transport Law (Decembre 2003), 218 et s., n° 513 et s.

Article 218

The following items may come under the subject matter of marine insurance:

- (1) *Ship;*
- (2) *Cargo;*
- (3) *Income from the operation of the ship including freight, charter hire and passenger's fare;*
- (4) *Expected profit on cargo;*
- (5) *Crew's wages and other remuneration;*
- (6) *Liabilities to a third person;*
- (7) *Other property which may sustain loss from a maritime peril and the liability and expenses arising therefrom.*

The insurer may reinsure the insurance of the subject matter enumerated in the preceding paragraph. Unless otherwise agreed in the contract, the original insured shall not be entitled to the benefit of the reinsurance.

Article 219

The insurable value of the subject matter insured shall be agreed upon between the insurer and the insured. Where no insurable value has been agreed upon between the insurer and the insured, the insurable value shall be calculated as follows:

66 Maritime Law Maritime Code of the People's Republic of China

- (1) *The insurable value of the ship shall be the value of the ship at the time when the insurance liability commences, being the total value of the ship's hull, machinery, equipment, fuel, stores, gear, provisions and fresh water on board as well as the insurance premium;*
- (2) *The insurable value of the cargo shall be the aggregate of the invoice value of the cargo or the actual value of the non-trade commodity at the place of shipment, plus freight and insurance premium when the insurance liability commences;*
- (3) *The insurable value of the freight shall be the aggregate of the total amount of freight payable to the carrier and the insurance premium when the insurance liability commences;*
- (4) *The insurable value of other subject matter insured shall be the aggregate of the actual value of the subject matter insured and the insurance premium when the insurance liability commences.*

Article 220

The insured amount shall be agreed upon between the insurer and the insured. The insured amount shall not exceed the insured value. Where the insured amount exceeds the insured value, the portion in excess shall be null and void.

Section 2 Conclusion, Termination and Assignment of Contract

Article 221

A contract of marine insurance comes into being after the insured puts forth a proposal for insurance and the insurer agrees to accept the proposal and the insurer and the insured agree on the terms and conditions of the insurance. The insurer shall issue to the insured an insurance policy or other certificate of insurance in time, and the contents of the contract shall be contained therein.

Article 222

Before the contract is concluded, the insured shall truthfully inform the insurer of the material circumstances which the insured has knowledge of or ought to have knowledge of in his ordinary business practice and which may have a bearing on the insurer in deciding the premium or whether he agrees to insure or not.

The insured need not inform the insurer of the facts which the insurer has known of or the insurer ought to have knowledge of in his ordinary business practice if about which the insurer made no inquiry.

Article 223

Upon failure of the insured to truthfully inform the insurer of the material circumstances set forth in paragraph 1 of Article 222 of this Code due to his intentional act, the insurer has the right to terminate the contract without refunding the premium. The insurer shall not be liable for any loss arising from the perils insured against before the contract is terminated.

If, not due to the insured's intentional act, the insured did not truthfully inform the insurer of the material circumstances set out in paragraph 1 of Article 222 of this Code, the insurer has the right to terminate the contract or to demand a corresponding increase in the premium. In case the contract is terminated by the insurer, the insurer shall be liable for the loss arising from the perils insured against which occurred prior to the termination of the contract, except where the material circumstances uninformed or wrongly informed of have an impact on the occurrence of such perils.

Article 224

Where the insured was aware or ought to be aware that the subject matter insured had suffered a loss due to the incidence of a peril insured against when the contract was concluded, the insurer shall not be liable for indemnification but shall have the right to the premium. Where the insurer was aware or ought to be aware that the occurrence of a loss to the subject matter insured due to a peril insured against was impossible, the insured shall have the right to recover the premium paid.

Article 225

Where the insured concludes contracts with several insurers for the same subject matter insured and against the same risk, and the insured amount of the said subject matter insured thereby exceeds the insured value, then, unless otherwise agreed in the contract, the insured may demand indemnification from any of the insurers and the aggregate amount to be indemnified shall not exceed the loss value of the subject matter insured. The liability of each insurer shall be in proportion to that which the amount he insured bears to the total of the amounts insured by all insurers. Any insurer who has paid an indemnification in an amount greater than that for which he is liable, shall have the right of recourse against those who have not paid their indemnification in the amounts for which they are liable.

Article 226

Prior to the commencement of the insurance liability, the insured may demand the termination of the insurance contract but shall pay the handling fees to the insurer, and the insurer shall refund the premium.

Article 227

Unless otherwise agreed in the contract, neither the insurer nor the insured may terminate the contract after the commencement of the insurance liability.

Where the insurance contract provides that the contract may be terminated after the commencement of the liability, and the insured demands the termination of the contract, the insurer shall have the right to the premium payable from the day of the commencement of the insurance liability to the day of termination of the contract and refund the remaining portion. If it is the insurer who demands the termination of the contract, the unexpired premium from the day of the termination of the contract to the day of the expiration of the period of insurance shall be refunded to the insured.

Article 228

Notwithstanding the stipulations in Article 227 of this Code, the insured may not demand termination of the contract for cargo insurance and voyage insurance on ship after the commencement of the insurance liability.

Article 229

A contract of marine insurance for the carriage of goods by sea may be assigned by the insured by endorsement or otherwise, and the rights and obligations under the contract are assigned accordingly. The

insured and the assignee shall be jointly and severally liable for the payment of the premium if such premium remains unpaid up to the time of the assignment of the contract.

Article 230

The consent of the insurer shall be obtained where the insurance contract is assigned in consequence of the transfer of the ownership of the ship insured. In the absence of such consent, the contract shall be terminated from the time of the transfer of the ownership of the ship. Where the transfer takes place during the voyage, the contract shall be terminated when the voyage ends.

Upon termination of the contract, the insurer shall refund the unexpired premium to the insured calculated from the day of the termination of the contract to the day of its expiration.

Article 231

The insured may conclude an open cover with the insurer for the goods to be shipped or received in batches within a given period. The open cover shall be evidenced by an open policy to be issued by the insurer.

Article 232

The insurer shall, at the request of the insured, issue insurance certificates separately for the cargo shipped in batches according to the open cover.

Where the contents of the insurance certificates issued by the insurer separately differ from those of the open policy, the insurance certificates issued separately shall prevail.

Article 233

The insured shall notify the insurer immediately on learning that the cargo insured under the open cover has been shipped or has arrived. The items to be notified of shall include the name of the carrying ship, the voyage, the value of the cargo and the insured amount.

Section 3 Obligation of the Insured

Article 234

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insured shall pay the premium immediately upon conclusion of the contract. The insurer may refuse to issue the insurance policy or other insurance certificate before the premium is paid by the insured.

Article 235

The insured shall notify the insurer in writing immediately where the insured has not complied with the warranties under the contract. The insurer may, upon receipt of the notice, terminate the contract or demand an amendment to the terms and conditions of the insurance coverage or an increase in the premium.

Article 236

Upon the occurrence of the peril insured against, the insured shall notify the insurer immediately and shall take necessary and reasonable measures to avoid or minimize the loss. Where special instructions for the adoption of reasonable measures to avoid or minimize the loss are received from the insurer, the insured shall act according to such instructions.

The insurer shall not be liable for the extended loss caused by the insured's breach of the provisions of the preceding paragraph.

Section 4 Liability of the Insurer

Article 237

The insurer shall indemnify the insured promptly after the loss from a peril insured against has occurred.

Article 238

The insurer's indemnification for the loss from the peril insured against shall be limited to the insured amount. Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall indemnify in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

Article 239

The insurer shall be liable for the loss to the subject matter insured arising from several perils insured against during the period of the insurance even though the aggregate of the amounts of loss exceeds the insured amount. However, the insurer shall only be liable for the total loss where the total loss occurs after the partial loss which has not been repaired.

Article 240

The insurer shall pay, in addition to the indemnification to be paid with regard to the subject matter insured, the necessary and reasonable expenses incurred by the insured for avoiding or minimizing the loss recoverable under the contract, the reasonable expenses for survey and assessment of the value for the purpose of ascertaining the nature and extent of the peril insured against and the expenses incurred for acting on the special instructions of the insurer.

The payment by the insurer of the expenses referred to in the preceding paragraph shall be limited to that equivalent to the insured amount.

Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall be liable for the expenses referred to in this Article in the proportion that the insured amount bears to the insured value, unless the contract provides otherwise.

Article 241

Where the insured amount is lower than the value for contribution under the general average, the insurer shall be liable for the general average contribution in the proportion that the insured amount bears to the value for contribution.

Article 242

The insurer shall not be liable for the loss caused by the intentional act of the insured.

Article 243

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured cargo arising from any of the following causes:

- (1) Delay in the voyage or in the delivery of cargo or change of market price;*
- (2) Fair wear and tear, inherent vice or nature of the cargo;*
- (3) Improper packing.*

Article 244

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured ship arising from any of the following causes:

- (1) Unseaworthiness of the ship at the time of the commencement of the voyage, unless where under a time policy the insured has no knowledge thereof;*
- (2) Wear and tear or corrosion of the ship.*

The provisions of this Article shall apply mutatis mutandis to the insurance of freight.

Section 5 Loss of or Damage to the Subject Matter Insured and Abandonment

Article 245

Where after the occurrence of a peril insured against the subject matter insured is lost or is so seriously damaged that it is completely deprived of its original structure and usage or the insured is deprived of the possession thereof, it shall constitute an actual total loss.

Article 246

Where a ship's total loss is considered to be unavoidable after the occurrence of a peril insured against or the expenses necessary for avoiding the occurrence of an actual total loss would exceed the insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Where an actual total loss is considered to be unavoidable after the cargo has suffered a peril insured against, or the expenses to be incurred for avoiding the total actual loss plus that for forwarding the cargo to its destination would exceed its insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Article 247

Any loss other than an actual total loss or a constructive total loss is a partial loss.

Article 248

Where a ship fails to arrive at its destination within a reasonable time from the place where it was last heard of, unless the contract provides otherwise, if it remains unheard of upon the expiry of two months, it shall constitute missing. Such missing shall be deemed to be an actual total loss.

Article 249

Where the subject matter insured has become a constructive total loss and the insured demands indemnification from the insurer on the basis of a total loss, the subject matter insured shall be abandoned to the insurer. The insurer may accept the abandonment or choose not to, but shall inform the insured of his decision whether to accept the abandonment within a reasonable time.

The abandonment shall not be attached with any conditions. Once the abandonment is accepted by the insurer, it shall not be withdrawn.

Article 250

Where the insurer has accepted the abandonment, all rights and obligations relating to the property abandoned are transferred to the insurer.

Section 6 Payment of Indemnity

Article 251

After the occurrence of a peril insured against and before the payment of indemnity, the insurer may demand that the insured submit evidence and materials related to the ascertainment of the nature of the peril and the extent of the loss.

Article 252

Where the loss of or damage to the subject matter insured within the insurance coverage is caused by a third person, the right of the insured to demand compensation from the third person shall be subrogated to the insurer from the time the indemnity is paid.

The insured shall furnish the insurer with necessary documents and information that should come to his knowledge and shall endeavour to assist the insurer in pursuing recovery from the third person.

Article 253

Where the insured waives his right of claim against the third person without the consent of the insurer or the insurer is unable to exercise the right of recourse due to the fault of the insured, the insurer may make a corresponding reduction from the amount of indemnity.

Article 254

In effecting payment of indemnity to the insured, the insurer may make a corresponding reduction therefrom of the amount already paid by a third person to the insured.

Where the compensation obtained by the insurer from the third person exceeds the amount of indemnity paid by the insurer, the part in excess shall be returned to the insured.

Article 255

After the occurrence of a peril insured against, the insurer is entitled to waive his right to the subject matter insured and pay the insured the amount in full to relieve himself of the obligations under the contract.

In exercising the right prescribed in the preceding paragraph, the insurer shall notify the insured thereof within seven days from the day of the receipt of the notice from the insured regarding the indemnity. The insurer shall remain liable for the necessary and reasonable expenses paid by the insured for avoiding or minimizing the loss prior to his receipt of the said notice.

Article 256

Except as stipulated in Article 255 of this Code, where a total loss occurs to the subject matter insured and the full insured amount is paid, the insurer shall acquire the full right to the subject matter insured. In the case of under-insurance, the insurer shall acquire the right to the subject matter insured in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

d) CRITIQUE À LA LUMIÈRE DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

- POINTS DE VUE EXPRIMÉS LORS DE LA PREMIÈRE CONSULTATION

9.35. *Le Livre vert de la Nouvelle Loi maritime belge*⁶⁵ (ci après : Le "Livre vert") contient presque quarante questions concernant le futur régime légal de l'assurance-transport. Un premier groupe de questions concernait des choix législatifs fondamentaux, un autre groupe des questions de fond. Dans la présente subdivision, il est uniquement donné suite au premier aspect. Les questions de fond sont traitées dans les explications des dispositions légales proposées article par article.

9.36. Les questions fondamentales posées dans le Livre vert concernaient plus particulièrement la question de savoir s'il était souhaitable d'introduire un nouveau régime pour les assurances maritimes et les assurances-transport, d'inclure toutes les réglementations dans un seul acte législatif, de manière à mettre hors jeu la loi sur les assurances en général, l'application de la nouvelle réglementation à toutes les formes d'assurance-transport, la délimitation claire de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, le caractère supplétif des nouvelles dispositions et l'opportunité de suivre les législations étrangères et les conditions de la police (Questions 106-111).

⁶⁵ Van Hooydonk, E. (Ed) *Livre vert de la Nouvelle Loi maritime belge*, Anvers/Appeldoorn, Maklu, 2007, 110 pp.; sur le Livre vert, voir *Livre bleu I*, 28-29, n° 1.4. Il convient également de se référer à la note préparatoire sous le titre "*Onderzoek van averij-groote, bodemerij en zee- en transportverzekeringen*" du 17 avril 2007 par M. Huybrechts, disponible sur www.zeerecht.be et www.droitmaritime.be

9.37. Une des réactions les plus en profondeur fut proposée par l'ABAM.

Tout d'abord, l'ABAM fit observer qu'un peu plus de la moitié de l'encaissement des primes n'est pas lié au "maritime" et qu'il reste dès lors hors du champ d'application théorique de la loi sur les assurances maritimes. Un sondage officieux auprès des principaux membres de l'ABAM révéla que 40% de l'encaissement des primes provient d'assurés belges, et 60% d'assurés étrangers. Ensuite, l'ABAM souligna l'importance de la liberté de contracter. Il y a également le recours aux conditions de police qui ne sont pas soumises au droit belge (e.a. les *Beurscascopolis* néerlandaises pour l'assurance-corps en matière fluviale, les *Institute Time Clauses* pour l'assurance-corps maritime, également la Police d'Anvers sur marchandises 2004 et même la Police d'Anvers de 1859, et également les *Institute Cargo Clauses* anglaises). De toute façon, la révision de la législation belge doit être envisagée dans une perspective large de l'assurance-transport comme telle, et en gardant l'attention sur le caractère commercial, à savoir le caractère non orienté vers le consommateur. Pour l'ABAM, une révision de la loi sur les assurances maritimes – dont les dispositions n'ont en pratique qu'un intérêt limité - n'aurait pas de sens si elle ne s'inscrivait pas dans un projet plus vaste en vue d'actualiser également la loi sur les assurances en général. À cet égard, il conviendrait également de tenir compte des conclusions – traitées ci après⁶⁶ - du Groupe de Travail assurance-transport de la Commission des assurances.

L'ABAM a proposé les lignes de force suivantes pour une réflexion plus poussée :

1. Première ligne de force : une meilleure délimitation par rapport à la loi sur le contrat d'assurance terrestre :
 - a. préciser que les polices combinées, qui couvrent, à côté du transport, également l'entreposage, ne tombent pas sous la loi sur le contrat d'assurance terrestre ;
 - b. le traitement explicite du sort des assurances du transport aérien. Il n'y a pas de clarté quant à savoir si les assurances de transport aérien – à l'exception de l'assurance du transport aérien des marchandises – relèvent ou non de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Cela concerne l'assurance-corps des aéronefs, la responsabilité à l'égard des tiers, tant contractuelle à l'égard de la cargaison que des passagers, qu'extracontractuelle ;
 - c. la navigation de plaisance : il y a régulièrement des contestations sur le point de savoir si la navigation de plaisance sans exploitation commerciale relève ou non de la loi sur le contrat d'assurance terrestre ;
 - d. il serait préférable de ne pas appliquer la loi sur le contrat d'assurance terrestre aux déménagements internationaux : en pratique, on émet généralement un certificat d'assurance sur la base de la Police d'assurance d'Anvers sur marchandises ;
 - e. mentionner explicitement que le contrat d'assurance de la CMR ne relève pas de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Et il en va de même pour les autres formes contractuelles de responsabilité-transporteur ;
 - f. mentionner explicitement que la responsabilité des propriétaires de navires et des réparateurs n'est pas régie par la loi sur le contrat d'assurance terrestre ;

⁶⁶ Voir *infra*, n° 9.41.

- g. mentionner explicitement que les pertes financières de l'exploitation (le chômage) subies par le propriétaire de navire ne sont pas régies par la loi sur le contrat d'assurance terrestre ;
 - h. mentionner explicitement que les risques de construction, y compris la construction des embarcations de plaisance, ne sont pas régis par la loi sur le contrat d'assurance terrestre.
2. Deuxième ligne de force : la nouvelle loi sur l'assurance-transport doit être entièrement supplétive, à l'exception de quelques dispositions évidentes qui sont d'ordre public et que l'on retrouve également dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre :
- a. exclusion de la fraude et de la faute lourde (article 8 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, moyennant adaptation) ;
 - b. obligation de l'intérêt assurable en précisant que l'intérêt assurable doit être décrit de la manière la plus large possible (article 37 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, voir art. 191 de la loi maritime versus art. 4 de la loi sur les assurances en général du 11 juin 1874) ; la légitimation active de l'intérêt assurable doit être établie au moment où la demande est introduite par l'assuré auprès des assureurs ;
 - c. le principe de l'assurance de dommages ou du principe indemnitaire (art. 51 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre) ;
 - d. le caractère aléatoire (art. 1er de la loi sur le contrat d'assurance terrestre) ;
 - e. la pluralité d'assurances (art. 12 de la loi du 11/06/1874 sur les assurances en général).
3. Troisième ligne de force : la singularité du droit belge de l'assurance et du droit général des contrats, telle qu'elle ressort de la jurisprudence et de la doctrine doit être maintenue, sans importer des concepts étrangers tels que "ultimate good faith" (sic).
4. Quatrième ligne de force : la nouvelle loi doit se limiter aux relations entre les assureurs et les assurés. Plus particulièrement, la description de la mission et de la responsabilité de courtier, qui n'est d'ailleurs pas partie au contrat d'assurance, n'est pas à sa place ici. Il en va de même pour la description du mandat de l'assureur-apériteur et de la relation réciproque avec et entre les coassureurs.
5. Cinquième ligne de force : la nouvelle loi doit comprendre de manière claire les principes généraux du droit de l'assurance existant :
- a. les droits et obligations des parties au cours de la phase précontractuelle : l'obligation d'informer et la réticence ;
 - b. les droits et obligations des parties au cours de l'exécution du contrat ; l'obligation d'informer en cas d'aggravation ; le commencement, la suspension et la fin du contrat d'assurance; le paiement de la prime ;
 - c. les droits et obligations des parties face au dommage et à la subrogation ;
 - d. le profit espéré ;
 - e. la prescription ;

f. l'action directe de la partie lésée et l'article 20, 9^o de la loi hypothécaire.

6. Sixième ligne de force : le délaissement. Il s'agit en fait ici de la question la plus importante en rapport avec une éventuelle révision du droit de l'assurance maritime. Inutile de rappeler que le délaissement en tant que caneva juridique est complètement dépassé et souvent considéré comme un vrai "cauchemar". De toute façon, les assureurs-corps excluent toujours le délaissement. Toutes les polices-corps pour la navigation fluviale sont émises "franc de délaissement". Il en va de même pour les rares polices maritimes "corps" qui seraient régies par le droit belge. Pour les assureurs-facultés, il y a depuis 1994 et dans la nouvelle police d'Anvers sur marchandises un compromis permettant à l'assureur d'accepter ou non le délaissement. Il s'agit donc d'un compromis entre les assureurs et les courtiers parce qu'à ce moment-là, il n'y avait pas de consensus sur sa suppression. Tous les membres de notre association optent pour une prise de position claire, à savoir la suppression du délaissement, tout au moins du transfert automatique de propriété. Il est assez clair que le règlement de ce caneva juridique dans un sens ou dans l'autre ne peut se faire "ex cathedra". Cela suppose un débat serein et documenté entre assureurs, courtiers et juristes. Une piste éventuelle pour remplacer le délaissement pourrait être l'introduction d'une obligation de l'assureur en rapport avec les frais de déblaiement, de relevage, de destruction, d'assainissement des sols et des eaux après un sinistre couvert. Dans le bref laps de temps qui nous est alloué, ce problème extrêmement important ne peut être résolu.

9.38. Au sein de l'ABDM, on a tout d'abord noté un consensus sur le fait que les lois actuelles de 1874 et 1879 ont abouti à un bel équilibre entre les intérêts des assureurs et des assurés. En outre, la jurisprudence est relativement unanime. Une constatation importante est que le marché de l'assurance-transport opère une forte attraction sur les assurés étrangers.

Un ample débat fut mené à l'ABDM sur l'option à prendre pour la technique législative. À cet égard, il fut également référé aux conclusions - commentées plus amplement ci-après⁶⁷ - du Groupe de travail sur les assurances maritimes à la Commission des Assurances. À l'ABDM, il n'y avait pas d'unanimité sur la nécessité d'une réglementation entièrement nouvelle de l'assurance maritime et de l'assurance-transport. Les dispositions de la loi sur les assurances en général donnent satisfaction. La loi sur les assurances maritimes pourrait être rafraîchie ou revue. Il fut déclaré unanimement que si une nouvelle loi devait être rédigée, elle devrait inclure toutes les assurances-transport. Il fut également déclaré unanimement que le champ d'application de la loi sur le contrat d'assurance terrestre devait être mieux délimité et qu'une loi sur les assurances-transport devait primer la loi sur les assurances en général et devait être tout au plus d'ordre supplétif (tout en tenant compte des dispositions d'ordre public de la loi sur les assurances en général existante). À propos des législations étrangères, il fut considéré qu'elles ne pouvaient être plus qu'une source d'inspiration.

9.39. Les magistrats maritimistes de la Cour d'appel d'Anvers, tout comme Febelfin, ont confirmé le souhait d'un régime légal neuf et actualisé pour les assurances maritimes et les assurances-transport. Febelfin s'est prononcé pour un rapprochement avec les pratiques internationales usuelles de l'assurance maritime.

9.40. Finalement, quelques praticiens du droit ont donné un commentaire à titre personnel. Ces points de vue se retrouvent dans les réactions des organisations dominantes résumées ci-dessus et ne requièrent donc de plus ample commentaire.

⁶⁷ Voir *infra*, n° 9.41.

- ÉVALUATION DES INTÉRÊTS CONCERNÉS

9.41. Dans la perspective d'une évaluation plus approfondie des intérêts en cause et afin de faire le bon choix de base pour la technique législative, il y a lieu de tenir compte des travaux déjà mentionnés⁶⁸ du professeur Cousy à la direction du groupe de travail Assurance-transport de la Commission des assurances⁶⁹.

Le rapport final intégral de ce groupe de travail était intitulé comme suit :

COMMISSION DES ASSURANCES

Rapport final du groupe de travail "assurance-transport"

1. RÉUNIONS

Les réunions du groupe de travail "Assurance-Transport" se sont tenues dans la grande salle de réunion de l'Office de Contrôle des Assurances (7^o étage), avenue de Cortenberg, 61, à 1000 Bruxelles.

Au total, deux réunions de travail furent organisées. Ces réunions se sont tenues respectivement aux dates suivantes :

1^o réunion de travail le 15.05.1996

2^o réunion de travail le 20.11.1996

2. PARTICIPANTS AUX RÉUNIONS DE TRAVAIL

Président : Monsieur H. COUSY

Entreprises d'assurances : Monsieur J. ROGGE

Monsieur H. WAUTERS

Intermédiaires : Monsieur S. LEDENT (uniquement à la réunion du 20.11.96)

Monsieur A. STAPPAERTS

Monsieur A. DAELEMANS

Monsieur P. HOLLENFELTZ DU TREUX

Monsieur K. BERNAUW

Monsieur C. DIERYCK

Monsieur J. LIBOUTON

Monsieur F. PONET

Madame H. CONRUYT

Monsieur F. NICOLAI

Monsieur P. RUBENS

Madame C. VANDEVELDE

Consommateurs industriels :

Monsieur P. HOLLENFELTZ DU TREUX

Monsieur K. BERNAUW

Monsieur C. DIERYCK

Monsieur J. LIBOUTON

Monsieur F. PONET

Madame H. CONRUYT

Monsieur F. NICOLAI

Monsieur P. RUBENS

Madame C. VANDEVELDE

Experts :

Monsieur A. STAPPAERTS

Monsieur A. DAELEMANS

Monsieur P. HOLLENFELTZ DU TREUX

Monsieur K. BERNAUW

Monsieur C. DIERYCK

Monsieur J. LIBOUTON

Monsieur F. PONET

Madame H. CONRUYT

Monsieur F. NICOLAI

Monsieur P. RUBENS

Madame C. VANDEVELDE

Ministère de l'Économie :

Monsieur A. STAPPAERTS

Monsieur A. DAELEMANS

Monsieur P. HOLLENFELTZ DU TREUX

Monsieur K. BERNAUW

Monsieur C. DIERYCK

Monsieur J. LIBOUTON

Monsieur F. PONET

Madame H. CONRUYT

Monsieur F. NICOLAI

Monsieur P. RUBENS

Madame C. VANDEVELDE

Secrétariat :

Monsieur A. STAPPAERTS

Monsieur A. DAELEMANS

Monsieur P. HOLLENFELTZ DU TREUX

Monsieur K. BERNAUW

Monsieur C. DIERYCK

Monsieur J. LIBOUTON

Monsieur F. PONET

Madame H. CONRUYT

Monsieur F. NICOLAI

Monsieur P. RUBENS

Madame C. VANDEVELDE

3. NÉCESSITÉ DE MODIFIER/ADAPTER LE SYSTÈME ACTUEL

*À la question de savoir si le système actuel doit être adapté / modifié, le groupe de travail répond **positivement**. Ce point de vue repose principalement sur deux considérations :*

3.1. Le système actuel est ressenti comme confus et peu élégant :

Actuellement, l'assurance-transport relève de deux lois différentes, à savoir la loi du 11 juin 1874 (articles 1er à 32) et la loi du 21 août 1879. Les assurances-bagages et –déménagements se voient par contre réglées par la loi du 25 juin 1992.

⁶⁸ Voir supra, n° 9.37 et 9.38.

⁶⁹ Tous les rapports sont disponibles sur www.droitmaritime.be et www.zeerecht.be.

3.2. Le système actuel est désuet parce que :

il ne prévoit pas les nouveaux développements (par ex. les risques environnementaux, en outre les risques de la navigation aérienne et spatiale sont, à défaut de législation spécifique réglés par la loi sur les assurances en général de 1874) ;

un nombre de dispositions de la loi de 1879 ne répond plus à la pratique actuelle, de sorte qu'elles doivent être modifiées, voire supprimées (telles que, par exemple, le délaissement, articles 222 et s.)

4. QUE FAUDRAIT-IL MODIFIER OU SUPPRIMER ?

4.1. De toute façon, la clarté doit être faite sur l'aspect du champ d'application. Ainsi, la clarté doit être introduite sur les points suivants :

- quelle loi s'applique aux polices qui couvrent tant les risques de séjour que les risques de transport (les polices dites "stock and transit") ?*
- où faut-il situer les assurances –déménagement et –bagages par mer ou par air ?*
- que faire de la construction navale (les dénommés "maiden trip") ?*

4.2. La législation actuelle doit être modernisée et actualisée sur les points où les dispositions en vigueur ne correspondent plus à la situation actuelle des assurances.

Ainsi les articles suivants de la loi de 1874 sont désignés par un ou plusieurs membres du groupe de travail pour être modifiés ou même supprimés : les articles 1er, 3, 4, 9, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 28, 31, 32.

Pareillement, les articles suivants de la loi de 1879 sont désignés par un ou plusieurs membres du groupe de travail pour être modifiés ou même supprimés : les articles 191, 193, 195, 196, 199, 201, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 214, 218, 219, 222 et suivants.

4.3. De nombreuses nouvelles dispositions devraient être reprises dans la législation de l'assurance-transport. Le groupe de travail songe entre autres aux dispositions suivantes :

- L'action directe*
- Une administration de la preuve plus souple*
- Le concours d'assurances*
- Arbitrage*

5. MÉTHODE DE TRAVAIL

5.1. En ce qui concerne la méthode de travail destinée à réaliser les modifications/ adaptations nécessaires, les points de vue exprimés par les membres du groupe de travail peuvent se répartir en trois groupes :

A. Adaptation minimale

- Loi de 1874 : à maintenir*
- Loi de 1879 : à dépoussiérer*
- Préciser le champ d'application (méthode 1)*

B. Fusion et modernisation des dispositions de la loi de 1874 et celles de la loi de 1879 (méthode 2)

C. Rédaction d'une nouvelle loi de l'assurance-transport (méthode 3)

5.2. Pour cette nouvelle loi sur l'assurance-transport (méthodes B et C), la structure suivante est proposée :

Partie 1 : dispositions générales

Partie 2 : dispositions particulières : - facultés

- corps*
- responsabilité*

5.3. La nouvelle réglementation doit en principe être de droit supplétif.

6. CONCLUSION

6.1. *Une adaptation / modification du système actuel est nécessaire.*

6.2. *Pour réaliser cette adaptation / modification, le groupe de travail avance trois méthodes de travail possibles (voir point 5.1.).*

6.3. *La nouvelle réglementation doit en principe être de droit supplétif.*

Ces conclusions sont d'autant plus importantes du fait (1) qu'elles résultent d'une concertation en profondeur entre tous les secteurs concernés et les experts, (2) que le cadre législatif n'a entre-temps pas subi de modifications significatives de sorte que les conclusions peuvent être considérées comme toujours actuelles, et (3) que différents interlocuteurs (dont l'ABAM et la l'ABDM) se sont référés explicitement à ces travaux et à ces conclusions lors de la consultation du Livre vert.

9.42. À la lumière des conclusions du Groupe de Travail Assurance-transport, quelques scénarios alternatifs recueillis à l'étranger peuvent d'emblée être écartés. Il s'agit plus particulièrement de la suppression de toute législation spéciale et d'étendre le caractère supplétif de la loi générale à la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

9.43. Il convient d'abord d'écartier le scénario qui supprimerait toute loi spécifique en rapport avec l'assurance maritime et l'assurance-transport. Comme nous l'avons déjà mentionné, les législateurs allemands, néerlandais et norvégiens entre autres ont opté pour cette méthode⁷⁰. Elle ne nous convient pas pour diverses raisons. Premièrement, personne en Belgique n'a plaidé pour ce modèle. Deuxièmement, cela aboutirait à un appauvrissement du droit et à terme à une réduction du savoir juridique spécialisé. Troisièmement, il est inutile de souligner que la suppression de toute législation risque d'aboutir à une grave incertitude juridique lorsque les conditions des polices n'offrent pas de certitude. Quatrièmement, le besoin de dispositions d'ordre public ou de droit impératif (voir actuellement la loi sur les assurances en général) est évident. Cinquièmement, seule une législation peut régler adéquatement la situation de tiers, tels que les tiers lésés dans l'assurance de responsabilité, qui concerne également des particuliers non-professionnels (par exemple les victimes d'accidents maritimes ou aériens), d'autres assureurs en cas de concours de couvertures d'assurances ou d'autres acquéreurs de droits en cas d'assurances pour compte ou au porteur. Sixièmement, ce scénario pourrait ébranler la confiance dans le performant marché belge de l'assurance-transport. Septièmement et en fin de compte, il échoue de constater que la plupart des législateurs nationaux - y compris ceux qui ont récemment procédé à une recodification - se tiennent à une réglementation légale spécifique.

9.44. Un autre scénario à rejeter d'emblée est celui qui consisterait à appliquer de manière supplétive la loi existante sur le contrat d'assurance terrestre à l'assurance-transport. Au cours des travaux du groupe de travaux de la Commission des Assurances, cette méthode de travail a été examinée, mais elle ne recueillit peu ou prou de partisans. La raison en est que la loi sur le contrat d'assurance terrestre est conçue comme une réglementation orientée vers le consommateur, et donc en principe de droit impératif (article 3), ne convenant pas à l'assurance-transport. Les exemples étrangers en ce sens (comme celui de la Norvège⁷¹) ne doivent donc plus être pris en considération.

⁷⁰ Voir supra n° 9.24, 9.28 et resp. 9.31.

⁷¹ Voir *supra* n° 9.31.

9.45. En ce qui concerne les trois alternatives suggérées par le groupe de travail Assurance-transport, le scénario d'une nouvelle loi sur l'assurance-transport mérite clairement la préférence. Ainsi qu'il est exposé ci-après, les deux autres solutions proposées ne donnent pas satisfaction.

9.46. La première alternative, minimale, impliquant que la loi sur les assurances en général soit maintenue, la loi sur l'assurance maritime actualisée, et le champ d'application de la législation concernée précisée, est en principe à rejeter. Il faut d'abord constater que la révision de la loi sur les assurances maritimes est à l'ordre du jour dans le cadre d'un vaste projet tendant à revoir intégralement le droit public et privé du droit maritime. Autrement dit, les activités du groupe de travail Assurance-transport se situaient dans un autre contexte, à l'échelle beaucoup plus réduite. À présent que le choix a été fait de revoir intégralement le droit maritime et de remplacer la loi maritime par de nouvelles dispositions légales, la loi sur les assurances maritimes peut et doit être radicalement reconsiderée⁷². Cette dernière loi est, comme il a été exposé plus haut⁷³, et confirmé par le secteur⁷⁴, gravement obsolète et dépassée. Dans la loi sur les assurances en général, il manque "l'acquis" d'une loi moderne sur les assurances, surtout sur le plan de l'assurance de responsabilité. Une seconde raison pour rejeter l'alternative dont question est qu'il faut - dans la perspective générale de mettre la législation concernée en concordance et de la rendre plus maniable⁷⁵ - éviter de faire fonctionner côté à côté des lois séparées. L'amalgame actuel où des régimes légaux fonctionnent côté à côté doit être remplacé par une réglementation claire et pratique à l'usage.

9.47. La seconde alternative, dans laquelle la loi sur les assurances en général et la loi sur les assurances maritimes seraient fusionnées, ne donne – principalement pour les mêmes raisons – pas plus satisfaction. Dans le contexte d'une révision complète du droit maritime, l'option d'un remaniement législatif en profondeur se justifie. Dans cette optique, il convient de faire droit au souhait largement partagé d'introduire une législation valable pour tous les modes de transport, tout en respectant le souhait de ne pas renoncer aux composantes connues et bien rodées de la législation actuelle, même anciennes.

9.48. Maintenant que l'élaboration d'une nouvelle loi contenant la législation en matière d'assurance-transport est le seul scénario qui semble donner satisfaction, il convient de se pencher sur le rapport qui devra intervenir entre cette législation et la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

On a déjà souligné à plusieurs reprises que la loi sur le contrat d'assurance terrestre est fondamentalement orientée vers le consommateur d'assurances, tandis que l'assurance-transport traite des intérêts commerciaux où l'assuré bénéficie souvent d'une prépondérance économique. Dans le Groupe de Travail assurance-transport et au cours de la première consultation à l'aide du Livre vert, il y a eu un large consensus pour attribuer le caractère supplétif à la nouvelle législation. Dans la nouvelle réglementation proposée ci-après, le caractère supplétif est donc une caractéristique de base. Il y a toutefois certaines situations où - dans la ligne de la loi sur les assurances en général - il convient d'y déroger.

⁷² Dans cette perspective, l'élaboration d'une nouvelle loi se situe évidemment dans la mission de la Commission Droit maritime. La révision du droit maritime n'est donc pas possible sans déterminer le sort de la loi sur les assurances maritimes et, le cas échéant, d'élaborer une réglementation de substitution.

⁷³ Voir *supra* n° 9.11 et suivants.

⁷⁴ Voir *supra* n° 9.37 et suivants.

⁷⁵ Sur le choix de la codification en général, voir Livre bleu 1, 78 et s. , n° 1.69 et s.

9.49. Le choix d'un mécanisme complémentaire est lié à la question de la délimitation de la nouvelle loi par rapport à la loi sur le contrat d'assurance terrestre, qui est essentiellement de droit impératif. Il y a d'ailleurs des situations où les risques liés au transport sont assurés en faveur de personnes non-professionnelles (par exemple, en rapport avec les déménagements, la navigation de plaisance, les maisons-bateaux ou le patrimoine flottant). Comme cela a déjà été amplement exposé ailleurs, l'Ébauche d'un Code belge pour la navigation doit également valoir pour la navigation non commerciale⁷⁶. La ligne précise établissant la frontière entre le régime supplétif de l'assurance-transport "commerciale" et l'assurance terrestre, de droit impératif, est d'autant plus difficile à tracer qu'elle doit respecter les exigences découlant du principe constitutionnel d'égalité.

À cet égard, deux aspects méritent plus ample réflexion.

Tout d'abord, l'intérêt de cette distinction entre les régimes légaux peut être quelque peu relativisé en transposant des règles propres à la loi sur le contrat d'assurance terrestre vers la nouvelle législation sur l'assurance-transport (par exemple, le droit d'action directe de l'assuré dans l'assurance de responsabilité).

Ensuite, il convient que les opérateurs non-commerciaux qui souhaitent une couverture des risques liés au transport, bénéficient de la même protection que d'autres parties non-commerçantes. C'est à cette fin que la délimitation ne doit pas s'effectuer exclusivement en se référant à l'élément "transport" - et pas non plus en fonction de la distinction entre les modes de transport ou entre risques de terre et risques "non-terre" - mais également en fonction du caractère principalement professionnel ou commercial de la partie ou de l'activité concernée. Pour tracer une ligne plus précise - en fonction de la variété des éventuels cas limites – il est souhaitable de déléguer au Roi le pouvoir d'en définir plus précisément les critères. Dans l'Ébauche du Code maritime belge, une délégation analogue a été incluse par exemple pour définir les notions d'embarcation, de navire de mer et de bateau intérieur⁷⁷, ainsi que le champ d'application de la nouvelle réglementation de la responsabilité des manutentionnaires de marchandises⁷⁸.

9.50. Le D.I.P. concernant le droit du contrat d'assurance-transport est soumis aux dispositions D.I.P. de la loi D.I.P., de l'article 28 ter et s. de la loi de contrôle et du Règlement Rome I. Lors de la préparation de l'Ébauche, il n'a pas semblé nécessaire d'élaborer des dispositions spécifiques pour la branche de l'assurance-transport.

9.51. Compte tenu de ce qui précède, le choix a été fait d'élaborer une loi de l'assurance-transport qui soit (1) nouvelle, (2) autonome, (3) actuelle, (4) intermodale, (5) minimale, (6) supplétive et (7) flexible. Les caractéristiques de base sont expliquées dans la suite.

9.52. Premièrement, les dispositions proposées sont *nouvelles* en ce sens que dans les secteurs d'assurance concernés, elles entendent se substituer complètement à la loi sur les assurances en général et à la loi sur les assurances maritimes. Il ne s'agit donc pas d'une simple coordination ou d'une actualisation des dispositions existantes, mais d'un nouveau régime, dans lequel des éléments valables des lois existantes sont maintenus.

9.53. Deuxièmement, l'Ébauche d'une nouvelle réglementation est *autonome* en ce sens qu'elle constitue un ensemble en soi. Elle ne remplace pas seulement les lois de 1874 (pour l'assurance-

⁷⁶ Voir Livre bleu I, spécialement 180, n° 1.217.

⁷⁷ Voir Livre bleu 3.

⁷⁸ Voir Livre bleu 7.

transport) et 1879, mais elle se situe à côté de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, dont elle maintient le principe de la non-application à l'assurance-transport.

9.54. Troisièmement, l'Ébauche peut être appelée *actuelle* en ce sens qu'elle a en quelque sorte été inspirée par la disposition actuelle de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Ceci n'est pas en contradiction avec le caractère autonome du texte proposé. Ce texte se réfère au régime de la loi sur le contrat d'assurance terrestre afin (1) de reprendre un nombre d'acquis de l'actuelle législation sur les assurances, (2) de résoudre des problèmes relatifs à la délimitation des champs d'application distincts, dans la mesure où les deux régimes contiennent des règles matérielles identiques rendant sans objet la question de la délimitation, et (3) de réduire au minimum les problèmes relatifs au principe d'égalité, dans la mesure où il n'y aurait pas assez de justifications objectives pour l'application d'un régime juridique distinct de l'assurance-transport.

9.55. Quatrièmement, la préférence a été donnée à une loi d'assurance-transport *intermodale*, qui soit applicable à tous les modes de transport. Ainsi qu'il est apparu ci-dessus, cette option est fondée sur des points de vue pratiquement unanimes exprimés lors de la consultation publique du Livre vert. Non seulement plus de la moitié de l'encaissement des primes "corps" concerne d'autres modes de transport que le maritime ou le fluvial, mais il y a également un besoin de régime uniforme pour le transport et l'entreposage multimodal.

9.56. Cinquièmement, c'est une loi *minimale* qui est proposée ci-après.

La réglementation proposée ne doit contenir que le strictement nécessaire, plus particulièrement : (1) une solution pour le problème admis par tous au sujet de la délimitation des champs d'application respectifs des lois concernées (particulièrement, la portée de la nouvelle législation de l'assurance-transport et de la loi sur le contrat d'assurance terrestre) ; (2) les matières qui ne peuvent être réglées contractuellement parce qu'elles concernent un rapport de droit avec les tiers, telles la situation en droit du tiers lésé dans l'assurance de responsabilité, le concours de couvertures d'assurances, l'assurance pour compte, et (3) quelques dispositions incontournables de droit impératif ou d'ordre public.

On évite donc de surcharger la nouvelle loi avec une élaboration détaillée, fût-elle supplétive, du rapport de droit entre les parties au contrat. Une telle élaboration détaillée n'a été demandée par personne et pourrait ralentir le processus législatif. L'exemple du *Marine Insurance Act 1906* britannique, doublé en annexe d'une police-modèle facultative (*Lloyd's S.G. policy*) avec un mode d'emploi (*Rules for Construction of Policy*), ne mérite pas d'être suivi.

Il existe d'ailleurs des techniques différentes à l'aide desquelles les parties peuvent élaborer elles-mêmes leurs rapports de droit, telles que :

- le travail à façon ad hoc, tâche traditionnelle du courtier en assurance-transport ;
- l'élaboration par le secteur de polices-type ou de conditions standards ;
- le renvoi dans le contrat à des parts de réglementations légales (par exemple, la loi sur le contrat d'assurance terrestre), même des lois abrogées (par exemple, si on les estime encore utiles, des dispositions de la loi sur les assurances maritimes) ;
- le renvoi à certains éléments de droit étranger ;
- le renvoi à des instruments de codification internationaux ou supranationaux.

L'approche minimale ressort, entre autres, du fait que certains aspects, tels que le délaissement et l'obligation d'informer, ne figurent que de manière sommaire dans la réglementation proposée, et que les dispositions qui ne sont pas strictement nécessaires ont été supprimées.

Le texte de loi proposé met l'accent sur bon nombre d'aspects de la relation juridique que les parties peuvent développer (plus amplement) par des dispositions contractuelles. Si les parties s'en abstiennent, on pourra éventuellement renvoyer au droit commun. Si par exemple les parties ne stipulaient pas de sanctions spécifiques pour l'obligation de renseigner, cet aspect pourrait être traité conformément au droit général des obligations (atteinte à la concordance de consentements à la suite d'erreur, responsabilité précontractuelle basée sur l'obligation d'informer et la bonne foi, etc.).

Si aucun régime n'avait été stipulé pour l'obligation de sauvetage et les frais qu'elle entraîne, cet aspect aurait pu être régi par l'obligation de bonne foi en droit commun et l'obligation de limiter le dommage. En ce qui concerne la prise en charge des frais de sauvetage par l'assureur, le droit commun n'offre toutefois pas de fondement juridique adéquat, car les conditions de la gestion d'affaires ne sont pas présentes. Pour cette raison, une réglementation supplétive a donc été prévue à ce sujet.

Le caractère minimal de la réglementation proposée résulte également du fait qu'aucune disposition concernant les intermédiaires d'assurances n'y figure. Dans le Livre vert, l'éventuelle nécessité d'une telle réglementation fut évoquée, ainsi qu'une réglementation légale de la tâche et du rôle du courtier (Question 113). Au sein de l'ABDM, cette suggestion a été rejetée avec force, particulièrement par l'UPCA, car il existe déjà une réglementation impérative dans la loi du 27 mars 1995 relative à l'intermédiation en assurances et en réassurances et à la distribution d'assurances, du fait que le courtier n'est pas partie au contrat d'assurance et parce que la plupart des courtiers sont également actifs hors de l'assurance-transport. La législation anglaise sur ce sujet n'a pas été jugée utile pour la Belgique. De même, l'ABAM estimait qu'une réglementation légale du courtier était inutile. On peut également signaler que le Titre 7.17 du Code civil néerlandais ne contient pas de règles distinctes pour l'intermédiaire d'assurances⁷⁹.

Le caractère minimal de la réglementation proposée ci-après est illustré de manière saisissante par la comparaison entre le nombre d'articles de la loi sur les assurances maritimes conjointement avec la loi sur les assurances en général (91 + 32 = 123), et celui de la loi sur le contrat d'assurance terrestre (plus de 150) et, dans l'Ébauche proposée, le nombre de dispositions sur l'assurance-transport (pas plus de 20).

9.57. Sixièmement, la réglementation proposée est conçue pour être *supplétive*.

Ainsi qu'il fut relevé à plusieurs reprises, la réglementation proposée a pour objectif – parfaitement en ligne avec son caractère minimal⁸⁰, ainsi qu'en conformité avec l'option de base de l'Ébauche du Code belge de la navigation⁸¹ – d'offrir aux parties la plus large liberté possible de contracter. L'assurance-transport concerne en principe un 'grand risque', dans le cadre duquel le législateur ne doit pas veiller à protéger une partie contractante plus faible. Pour cette raison, les parties ne peuvent être forcées dans un carcan de dispositions légales impératives. Dans le secteur économique concerné, elles entreraient la flexibilité nécessaire et rendraient impossible le travail à façon requis.

Ce n'est que dans certains domaines que la loi doit contenir des dispositions impératives ou d'ordre public, plus particulièrement :

⁷⁹ Haak-Zwitser-Blom, 232.

⁸⁰ Voir *supra*, n° 9.56.

⁸¹ Voir Livre bleu 1, 174-175, n° 1.208.

- concernant les matières qui touchent les fondements de l'assurance, tels que la sanction de la fraude, le principe indemnitaire et l'exigence de l'intérêt assurable ;
- concernant la relation de droit avec les tiers, par exemple les parties lésées dans l'assurance de responsabilité, qui peuvent d'ailleurs être des particuliers non-professionnels.

9.58. Septièmement et finalement, la réglementation légale proposée est *flexible* en ce sens que son champ d'application en ce qui concerne ses cas limites peut être précisé par arrêté royal. Cette possibilité permet une délimitation pesée et constamment actualisée entre, d'une part, le régime supplétif de l'assurance-transport 'commerciale' et, d'autre part, la réglementation des risques liés au transport orientée vers le consommateur, susceptible d'affecter des non-commerçants⁸².

E) CONCLUSION

9.59. Il résulte de l'analyse critique de l'actuelle législation belge de l'assurance-transport qu'elle est de moindre qualité et désuète d'un point de vue de technique législative. La législation se répartit entre la loi d'assurance-transport de 1879, la loi sur les assurances en général de 1874 et la loi sur le contrat d'assurance terrestre de 1992 (telle que modifiée en 1994), lois qui, selon le cas, doivent être lues conjointement dans des combinaisons différentes, et dont les domaines d'application sont mal délimités. La loi sur l'assurance maritime souffre particulièrement de l'empreinte du temps, car nombre de ses dispositions sont typiques des entreprises de navigation de l'ère préindustrielle. Pour les opérations de transport multimodal, il n'y a pas de régime adéquat. La législation belge est également en retard par rapport aux entreprises d'assurance-transport qui ont actualisé les conditions générales de leur police.

Poursuivant dans le sillage des conclusions du Groupe d'assurance-transport de la Commission des Assurances de 1996, et tenant compte des points de vue exprimés au cours de la première consultation sur la base du Livre vert de la Nouvelle Loi maritime en 2007, il s'avère nécessaire d'introduire un nouveau régime légal pour l'assurance-transport, à substituer à la loi sur les assurances en général de 1874 et la loi des assurances maritimes de 1879. Cette nouvelle législation doit être (1) nouvelle, (2) autonome, (3) actuelle, (4) intermodale, (5) minimale, (6) supplétive et (7) flexible.

⁸² Voir déjà *supra*, n° 9.49.

B. NOUVELLE RÉGLEMENTATION PROPOSÉE

B.1. ARTICLE 9.1. DÉFINITIONS DES NOTIONS

A) TEXTE DE LOI

9.60.

Article 9.1. Définition des notions

Au sens de la présente loi, on entend par:

1° "contrat d'assurance-transport" : le contrat en vertu duquel une partie, appelée assureur, s'engage, moyennant le paiement d'une prime, envers une autre partie, appelée preneur d'assurance, à fournir une prestation d'assurance, à l'occasion de la survenance d'un risque de transport, y compris la convention d'assurance mutuelle contre les risques de transport, mais à l'exclusion de conventions de réassurance des risques de transport;

2° "preneur d'assurance": celui qui conclut le contrat d'assurance avec l'assureur;

3° "prime" : toute espèce de rémunération demandée par l'assureur en contrepartie de ses engagements;

4° "risque de transport" : un événement dommageable incertain propre au transport ou à une activité liée au transport;

5° "transport" : le déplacement de personnes ou de biens en surface ou sous l'eau, par route, par rail, par air, par l'espace, par pipe-line ou par plusieurs de ces moyens mentionnés, en incluant le trafic concerné et sans avoir égard s'il s'effectue :

- a. pour compte propre plutôt que pour compte d'autrui;
- b. gratuitement ou contre rémunération;

6° "activités liées au transport" :

- a. la manutention et l'entreposage des marchandises dans le cadre d'un transport;
- b. la prestation de services par des auxiliaires et intermédiaires du transport;
- c. la navigation de plaisance et sportive sur l'eau, par l'eau ou sous l'eau ou par air;
- d. la construction et la réparation de véhicules, à l'exception de véhicules routiers;
- e. la construction et la réparation de conteneurs de transport;
- f. la pêche maritime;
- g. l'usage et l'exploitation de maisons flottantes et d'habitations flottantes;
- h. la gestion et l'exploitation de ports maritimes, fluviaux et aéroports;
- i. la gestion et l'exploitation d'ouvrages hydrauliques tels que pontons, quais d'amarrage, plates-formes de forage, câbles sous-marins et parcs d'éoliennes;
- j. la culture et la récolte dans des eaux continuellement exposées aux marées;

7° "prestation d'assurance" : le montant payable ou le service à fournir par l'assureur en exécution du contrat d'assurance-transport;

8° "assuré" : celui qui est garanti par le contrat d'assurance-transport contre les pertes patrimoniales;

9° "personne lésée" : dans une assurance de responsabilité, la personne victime d'un dommage dont l'assuré est responsable;

10° "assurance de personnes" : une assurance dans laquelle la prestation d'assurance ou la prime dépend d'un événement incertain qui altère la vie, l'intégrité physique ou la situation familiale d'une personne;

11° "intérêt d'assurance" : tout intérêt estimable à prix d'argent dans le chef de l'assuré à ne pas voir se réaliser l'événement incertain;

12° "certificat d'assurance" : l'écrit unilatéral délivré par l'assureur établissant la preuve de son obligation de couvrir un risque de transport spécifique.

B) EXPLICATION

9.61. Il a été suggéré dans le Livre vert (Question 112) que la nouvelle réglementation légale en matière d'assurances-transport contienne une définition des notions essentielles. Au sein de l'ABDM, un consensus ne fut pas obtenu sur cette question. Il fut toutefois admis qu'inclure des définitions relève des techniques légales actuelles pouvant contribuer à une meilleure compréhension du texte légal. La description des notions est donc une ligne générale suivie dans l'Ébauche de loi maritime belge⁸³.

L'objection selon laquelle les définitions légales feraient obstacle à la liberté de contracter n'est pas fondée, car rien n'empêche les parties de donner aux notions utilisées des définitions divergentes dans leurs contrats. Les définitions à reprendre dans la loi ne servent en principe qu'à supporter l'interprétation du texte légal.

9.62. Le texte proposé définit plus amplement quelques notions de base. Les définitions rejoignent, là où cela se justifie, celles qui figurent à l'article 1er de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Pour le surplus, elles se limitent à l'essentiel. Ceci se situe dans la ligne du caractère minimal du texte légal⁸⁴.

9.63. La notion de "contrat d'assurance-transport" définie sous 1° est évidemment d'importance capitale, parce qu'elle détermine le champ d'application du texte de loi proposé (voir l'explication ci-dessous de l'article 9.2.) Les définitions qui suivent immédiatement concernent des notions utilisées dans la définition du "contrat d'assurance-transport", telles que "preneur d'assurance" (2°)⁸⁵, "prime" (3°)⁸⁶, "risque de transport" (4°) et "prestation d'assurance"(7°)⁸⁷.

La notion englobe également l'assurance mutuelle, mais pas la réassurance.

L'inclusion de l'assurance mutuelle dans le régime qui est proposé ici, n'empêche pas, dans la ligne de l'article 2 de la loi générale sur les assurances, que les "règlements" et les "principes généraux du droit" puissent trouver application.

⁸³ Voir Livre bleu 1, 178-179, n° 1.211-1.216.

⁸⁴ Voir *supra*, n° 9.56.

⁸⁵ Voir à cet égard, au sujet de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, Fontaine, 148-149, n° 157.

⁸⁶ Comparez avec l'article 1.E, pratiquement identique, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

⁸⁷ Voir la définition dans l'article 1.F. de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

La réassurance est également exclue du champ d'application de la loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 2, § 1er, deuxième alinéa) (et d'ailleurs également des lois étrangères analogues⁸⁸) et ressort toujours de la loi générale sur les assurances⁸⁹. Lors de la consultation sur base du Livre vert (question 121), personne n'a demandé de régler spécifiquement la réassurance de l'assurance-transport pour l'amener sous le nouveau régime de l'assurance-transport. Quoique la réassurance des risques maritimes soit considérée comme une assurance maritime⁹⁰, la loi maritime (art. 211) et nombre d'argumentations juridiques dans le même sens militent pour appliquer les mêmes dispositions légales (par exemple au sujet de l'existence et de la validité de la couverture et de la prescription), mais en pratique il s'avère qu'il n'y a pas de réelle nécessité à le faire.

9.64. Dans les définitions, la notion la plus importante est assurément le terme "assurance-transport" (4°).

L'élément "risque" indique d'emblée qu'il doit s'agir d'un événement incertain, et que le contrat d'assurance-transport contient en soi un caractère aléatoire. Ceci explique pourquoi la freinte de route est exclue en principe.

Le terme "risque de transport" est défini ici comme un "événement incertain et cause de dommage, propre au transport". La dernière notion est à son tour décrite comme :

le déplacement de personnes ou de biens en surface ou sous l'eau, par route, par rail, par air, par l'espace, par pipe-line ou par plusieurs de ces moyens mentionnés, en incluant le trafic concerné et sans avoir égard s'il s'effectue :
a. pour compte propre plutôt que pour compte d'autrui;
b. gratuitement ou contre rémunération (5°).

Pour illustrer le transport pour compte propre on peut songer au transport routier et à la pêche maritime.

9.65. Sous le 6°, une liste d'"activités liées au transport" est proposée. L'assurance de ces risques est également classée sous la réglementation légale proposée.

La plupart de ces activités se situent dans le secteur du transport professionnel au sens large, et dans la pratique, leur assurance relève de la branche de l'assurance-transport.

En ce qui concerne spécifiquement "la manutention et l'entreposage des marchandises dans le cadre d'un transport" (a.), il convient de rappeler le souhait formulé par le Groupe de Travail Assurance-transport de la Commission des Assurances de ranger cette activité sous le régime légal des assurances-transport. La solution proposée se situe également dans la ligne de la position adoptée par l'ABAM lors de la première consultation à l'aide du Livre vert.

En plus, quelques activités non-commerciales (dont la navigation de plaisance et les habitations flottantes (c. et g.) ont été rangées sous le nouveau régime proposé. La réglementation proposée met un terme à l'incertitude existant sous la législation actuelle à propos de la navigation de plaisance⁹¹. Quoique la nécessité de la protection du consommateur puisse éventuellement surgir

⁸⁸ Voir par exemple, *supra*, n° 9.28 concernant la législation néerlandaise.

⁸⁹ Pour la législation applicable à la réassurance, voir Fontaine, 572-574, n° 827-829.

⁹⁰ Voir e.a. De Smet II, 767, n° 641.

⁹¹ A ce sujet, voir *supra*, n° 9.18 et les références y mentionnées.

– et la législation générale sur la protection des consommateurs reste de toute façon applicable⁹² – il convient de rappeler qu'une des lignes de force de l'Ébauche d'un Code belge de droit maritime consiste à étendre l'application de ce Code à la navigation non-commerciale⁹³. Si l'on soumet la navigation non-commerciale au droit maritime, il est logique et de consistance législative et de non-discrimination, de le faire également sur le plan du droit des assurances. Il convient également de mentionner que l'assurance de la plaisance porte fréquemment sur des montants et des risques importants (par exemple, l'assurance des yachts de luxe) et que pour l'assurance d'embarcations non-commerciales, on utilise le plus souvent les contrats ordinaires des assurances maritimes (par exemple les polices-corps). Qui plus est, il est de plus en plus fréquent d'exploiter commercialement les navires de plaisance, auquel cas le consommateur final est le seul à intervenir en tant que non-professionnel ou hors d'une activité d'entreprise (par exemple, lors de la mise en location de navires de plaisance avec équipage). En fin de compte, il convient de rappeler une nouvelle fois que la nouvelle législation proposée est en ligne avec la loi sur le contrat d'assurance terrestre, de sorte que l'importance de l'écart entre les régimes légaux n'est que relative. Pour toutes ces raisons, il fut opté pour l'assujettissement des assurances de la navigation de plaisance à la nouvelle loi sur les assurances-transport.

La liste commentée des activités liées au transport reprend nombre d'activités qui sont exposées aux risques maritimes ou marins. Un exemple en est "la culture et la récolte dans des eaux continuellement exposées aux marées" (j.) La pisciculture dans les eaux intérieures n'y est donc pas soumise.

Il convient de mentionner d'ores et déjà que l'article 9.2., § 3, proposé ci-après, prévoit la possibilité de préciser le champ d'application de la réglementation proposée. Lorsque les conditions reprises à cet article sont remplies, l'assurance d'activités ou de risques soumis en principe à la loi peut en être soustraite, ou inversement, certains domaines qui ne tombent pas sous l'application de la loi peuvent néanmoins lui être soumis. Cette même spécificité d'affinement offre au Roi la possibilité de définir plus amplement les notions utilisées.

9.66. La notion "prestation d'assurance" (7°) n'est pas définie autrement que dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 1.F).

9.67. Les définitions d'"assuré" (8°) et de "personne lésée" (9°) concordent plus ou moins avec celles de la loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 1.B, a, resp. 1.D).

Dans le cadre des propositions légales suggérées ici, une définition de la notion de "bénéficiaire" n'a pas été jugée utile. Cette notion se trouve définie dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 1.C), mais ne semble pas vraiment nécessaire dans l'assurance-transport⁹⁴. Après la transmission d'une police au porteur, celui qui pourra réclamer le bénéfice de l'assurance dans le sens de cette notion sera également considéré comme étant l'assuré.

9.68. La définition de "assurance de personnes" (10°) est uniquement reprise parce que ce type d'assurances est exclu du champ d'application de la réglementation par la proposition de l'article 9.2, § 2, 1°. La définition est semblable à celle de loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 1.H).

⁹² Voir également le Livre bleu 2.

⁹³ Voir *supra*, n° 9.49 et les références y mentionnées.

⁹⁴ Sur la notion et sa relevance, voir plus particulièrement e.a. Fontaine, 149-150, n° 158 et 159 et 177-179, n° 202.

9.69. La description de la notion d'"intérêt d'assurance" (11°) est en fait une codification de la jurisprudence de la Cour de cassation en matière d'assurances maritimes et fluviales, basée sur une lecture combinée de l'article 4 de la loi sur les assurances en général et des articles 191, dernier tiret, et 276, dernier alinéa, de la loi maritime⁹⁵. Parmi les intérêts assurables, citons l'intérêt à conserver la chose assurée sur la base du droit de propriété, un autre droit réel ou une possession, et l'intérêt à garantir le patrimoine en cas de responsabilité, de pertes ou de frais.

L'intérêt d'assurance doit exister dans le chef de l'assuré.

La réglementation matérielle concernant l'exigence de l'intérêt d'assurance est reprise ci-dessous à l'article commenté 9.5.

9.70. Au 12° figure une définition de la notion de "certificat d'assurance". Un tel certificat est d'usage courant dans le secteur du transport. En pratique, la signification de cette notion donne parfois lieu à quelque confusion. Le certificat peut être à ordre ou au porteur.

La notion de "police" n'est pas définie dans le texte légal. Ceci cadre avec l'approche minimale proposée pour la nouvelle réglementation légale⁹⁶. Comme chacun le sait, la police est l'écrit qui sert de preuve du contrat d'assurance-transport. La question 130 du Livre vert demandait si la réglementation légale devait comprendre une typologie de polices, et pour l'ABDM, la réponse fut négative, parce qu'une telle réglementation entraînerait de la rigidité. Une telle typologie ne figure donc pas dans le texte proposé.

La notion d'"avenant" n'a pas non plus été définie. Il s'agit de l'écrit qui tend à établir la modification d'un contrat d'assurance-transport.

B.2. ARTICLE 9.2. CHAMP D'APPLICATION

A) TEXTE DE LOI

9.71.

Article 9.2. Champ d'application

§ 1er. La présente loi est applicable aux contrats d'assurance-transport.

§ 2. Par dérogation au § 1er, la présente loi n'est pas applicable aux contrats :

- 1° concernant l'assurance des personnes contre un risque de transport;
- 2° d'assurance contre les risques spécifiques au transport de bagages et de déménagement qui s'exécutent exclusivement par transport routier;
- 3° d'assurance de dommages matériels aux véhicules routiers;
- 4° d'assurance de responsabilité réglée par la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance de responsabilité obligatoire en matière de véhicules automoteurs;
- 5° d'assurance de l'assistance juridique en matière de circulation routière.

Le Roi peut, après avis de la Commission de droit maritime et de la Commission des assurances :

1° définir plus amplement les notions de risque de transport, de transport et des activités

⁹⁵ Voir *infra*, n° 9. 88.

⁹⁶ Voir *supra*, n° 9.56.

liées;

2° à condition que les risques concernés soient en rapport avec le transport ou les activités liées et que la mesure contribue à renforcer la position concurrentielle du marché belge de l'assurance-transport et n'aboutisse pas à un traitement injustifié de parties agissant à titre non professionnel ou extérieur aux entreprises, plus particulièrement les consommateurs, étendre le champ d'application d'une ou plusieurs dispositions de cette loi à des contrats d'assurances à désigner par Lui;

3° à condition que la mesure n'aboutisse pas à un affaiblissement injustifié de la puissance concurrentielle du marché belge de l'assurance-transport et contribue à un meilleur traitement des parties agissant à titre non professionnel ou extérieur aux entreprises, plus particulièrement les consommateurs, déclarer une ou plusieurs dispositions exclues de la présente loi pour des contrats d'assurance désignés par Lui.

B) EXPLICATION

9.72. Au § 1er de l'article proposé, il est disposé en fait que la législation s'applique aux "contrats d'assurance-transport", comme celui-ci est défini à l'article 9.1, 1°, déjà commenté.

9.73. Quelques dérogations sont définies au § 2. Il s'agit de formes d'assurance qui tombent en principe sous la notion de "contrat d'assurance-transport", mais qui, par cette disposition, sont exclues du champ d'application de la réglementation légale.

9.74. Actuellement, seule l'assurance des risques des personnes en mer et sur les eaux navigables intérieures est soumise à la loi sur le contrat d'assurance terrestre (voir articles 191 et 276 de la loi maritime)⁹⁷. Il subsiste un doute quant à l'assurance des personnes contre les risques de la navigation aérienne⁹⁸. La disposition proposée exclut les assurances de personnes pour couvrir un risque de transport dans le but de leur accorder un traitement égal et de promouvoir la cohérence de la législation.

9.75. En ce qui concerne l'assurance des transports de bagages et des déménagements par voie terrestre, la disposition confirme ce qui se trouve déjà précisé à l'article 2, § 1er, deuxième alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. La disposition modifiée proposée ci-dessous (article 9.21) adapte cette disposition dans une certaine mesure.

L'exclusion proposée concerne le transport de bagages et les déménagements par la route, sans distinction entre les transports nationaux ou internationaux. Les déménagements exclus concernent les consommateurs dans la plupart des cas (les déménagements sont par exemple également exclus du champ d'application de la CMR (article 1.4, b)). Les déménagements par voie maritime et par voie aérienne se font généralement sur la base de contrats de transport ordinaires. Pour les déménagements qui se font partiellement par route et partiellement par mer, le régime proposé ici sera bien d'application (voyez le mot "exclusivement" dans le texte de loi).

9.76. L'assurance de responsabilité des véhicules automobiles est réglée spécifiquement par la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs (assurance RC automobile). L'assurance-corps et l'assurance de l'assistance juridique en matière de transport routier tombent sous la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Tout cela reste inchangé.

⁹⁷ Voir déjà *supra* n° 9.5.

⁹⁸ Voir plus particulièrement les sources renseignées *supra*, n° 9.18 et s.

9.77. La situation est différente pour le transport ferroviaire. Les moyens de transport ferroviaires sont des moyens de transport terrestres, mais ne sont pas des moyens de transport routier. Que l'assurance de responsabilité en matière de transport ferroviaire – à la différence du transport routier – ne soit pas réglée par un régime légal distinct, justifie donc également que l'assurance de choses en rapport avec les moyens de transport ferroviaire (couverture-corps) soit rangée sous le régime de la loi proposée ici.

9.78. La disposition proposée élimine également l'incertitude juridique au sujet de l'application de la loi sur le contrat d'assurance terrestre aux assurances de protection juridique en matière de transport.

9.79. La règle sous le § 3 met en œuvre le caractère flexible de la réglementation légale.

L'attribution à la Commission de droit maritime (ou Commission du droit de la navigation) d'un rôle de soutien confirmé par la loi a déjà été justifiée ailleurs⁹⁹.

La Commission pour les assurances a d'ores et déjà un fondement juridique¹⁰⁰. Par la disposition proposée, le recours à son avis devient obligatoire.

Il va de soi que le contenu de ces avis ne lie pas.

B.3. ARTICLE 9.3. AUTRE RÉGLEMENTATION

A) TEXTE DE LOI

9.80.

Article 9.3. Autre réglementation

§ 1er. La présente loi ne fait pas abstraction des dispositions spéciales qui concernent les contrats d'assurances-transport.

§ 2. La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre ne s'applique pas aux contrats et événements qui sont régis par la présente loi.

B) EXPLICATION

9.81. Le § 1er proposé précise que la réglementation proposée ici est soumise au régime de *leges speciales* pour certains aspects de l'assurance-transport, qui se retrouvent en grande partie dans les réglementations supranationales ou internationales¹⁰¹.

9.82. Le § 2 proposé marque la limite entre le champ d'application de la nouvelle législation sur l'assurance transport et la loi sur les assurances terrestres. Dans cette dernière loi, une précision correspondante sera introduite (voir une nouvelle fois la proposition ci-après, article 9.21).

⁹⁹ Voir Livre bleu, 1, 176-178, n° 1.210.

¹⁰⁰ Voir l'article 41 de la loi de contrôle.

¹⁰¹ Voir à ce sujet *supra*, n° 9.22 et *infra* n°. 9.1.50.

B.4. ARTICLE 9.4. CLAUSES DÉROGATOIRES

A) TEXTE DE LOI

9.83.

Article 9.4. Stipulations dérogatoires

Sont nulles les clauses qui dérogent aux articles 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, § 1er, premier alinéa, § 2 et § 3, 9.9, § 4, deuxième alinéa et § 6, 9.10, § 1er, 9.12, 9.13, § 2, § 4, § 5, § 7 et § 8, 9.16, 9.17, 9.18, § 1er et § 3, 9.19 et, en ce qui concerne la personne lésée, 9.20.

B) EXPLICATION

9.84. Ainsi que commenté ci-dessus, les dispositions légales impératives ou les dispositions d'ordre public dans une nouvelle législation sur l'assurance-transport doivent être réduites à un minimum¹⁰². De toute façon, il est souhaitable de préciser quelles règles sont impératives ou d'ordre public, et lesquelles ne le sont pas. C'est également ainsi qu'il fut procédé dans les dispositions de l'Ébauche du Code de droit maritime belge.

Les législations étrangères contiennent une liste explicite des dispositions légales impératives (voyez et comparez par exemple le § 18 du *Versicherungsvertragsgesetz* allemand, l'article L171-2 du *Code des assurances* français, et les dispositions finales dans les divisions du Titre 17 du Livre 7 du Code civil néerlandais).

9.85. En règle générale, il faut un caractère impératif pour les dispositions concernant le domaine d'application des législations concernées, les conséquences de la non-exécution d'une obligation, les rapports de droit avec les tiers, entre autres en matière d'assurance de responsabilité, le régime des prescriptions dans la relation avec les tiers lésés et le privilège de l'assureur sur l'objet assuré pour cause de primes impayées.

Les éléments qui relèvent de l'ordre public sont, plus particulièrement, l'exigence de l'intérêt d'assurance, le principe indemnitaire, la déchéance de couverture en cas de dommages causés intentionnellement et la sanction de la fraude. Sont plus spécifiquement d'ordre public : l'article 9.5, § 1er, premier alinéa, § 2 et § 3, l'article 9.10, § 1er, et l'article 9.12.

B.5. ARTICLE 9.5. NULLITÉ DU CONTRAT

A) TEXTE DE LOI

9.86

Article 9.5. Nullité de la convention

§ 1er. Est nulle toute convention d'assurance-transport conclue sans qu'il existe un intérêt d'assurance dans le chef de l'assuré.

Il suffit que l'intérêt d'assurance existe au moment où l'indemnité d'assurance est réclamée.

¹⁰² Voir *supra*, n° 9.57.

§ 2. Est nulle toute convention d'assurance-transport qui est conclue en vue d'une couverture d'un risque de transport dont l'assureur ou l'assuré savait qu'il n'existant pas ou qu'il s'était déjà produit.

§ 3. Est nulle toute convention d'assurance-transport conclue par l'assuré avec l'intention de tromper l'assureur sur l'évaluation du risque en retenant intentionnellement des éléments ou en mentionnant des éléments inexacts. L'assureur a droit aux primes échues au moment où il a pris connaissance de la réticence ou de la mention d'éléments inexacts.

b) EXPLICATION

9.87. Le § 1er proposé concerne la question fondamentale de l'intérêt d'assurance.

L'exigence traditionnelle de l'intérêt d'assurance fait la distinction entre la convention d'assurance et les jeux et paris. L'intérêt d'assurance est donc une caractéristique capitale de la convention d'assurance. Telle est la jurisprudence établie qui ressort également de l'article 4 de la loi générale sur les assurances et de la définition de la notion de la convention d'assurance figurant à l'article 1.A de la loi sur les assurances terrestres¹⁰³.

9.88. Sur le plan spécifique de l'assurance-transport, le point crucial de l'exigence d'un intérêt d'assurance est considéré depuis longtemps avec plus de flexibilité dans les assurances maritimes et fluviales.

En matière d'assurances maritimes et fluviales, on admet notamment, en se référant à la jurisprudence de cassation, qu'un intérêt économique à la conservation de l'objet assuré suffit. On le déduit en matière d'assurances maritimes de l'article 191, dernier alinéa de la loi maritime, qui dispose que l'assurance peut avoir pour objet "toutes choses ou valeurs, estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation". Un raisonnement semblable peut être suivi en matière de navigation fluviale en se référant à l'article 276, dernier alinéa, de la loi maritime. Ces dispositions permettent un élargissement de l'article 4 de la loi générale sur les assurances qui énonce "qu'un objet peut être assuré par toute personne ayant intérêt à sa conservation, à raison d'un droit de propriété ou autre droit réel ou à raison de la responsabilité à laquelle elle se trouve engagée relativement à la chose assurée"¹⁰⁴. Cette dernière formulation, plus stricte, continue à être appliquée dans l'assurance du transport routier, qui ne ressort pas de la loi maritime¹⁰⁵. Cette distinction ne se justifie plus de nos jours et elle est même contestable au regard du principe constitutionnel d'égalité.

9.89. Dans la perspective de la rédaction d'une nouvelle loi sur l'assurance-transport, Hollenfetz du Treux considérait que tout intérêt économique, estimable à prix d'argent, à la conservation du bien assuré ou à l'intégrité du patrimoine, doit être assurable et qu'il suffit que l'assuré établisse son intérêt assurable au moment où il présente sa demande d'indemnisation. Il précisa avec force

¹⁰³ Sur l'intérêt d'assurance en général, voir e.a. Colle, Ph. *Algemene beginselen van het Belgisch verzekeringsrecht*, Anvers / Oxford, Intersentia, 2006, 8-9; Dieryck, 31-32, nos 51-52; Fontaine, 155-156, nos 169-170; Fredericq II, 359 e. s., nos 1023 e.s.; Vandeputte, 59-62.

¹⁰⁴ Cass. 16 avril 1953, JPA 1953, 203, Pas., 1953, I, 623; Cass. 17 mai 1957, JPA 1957, 297; voir également De Smet II, 793-796, n° 677, Dieryck, 33 e.s., nos 53 e.s.; Libert, 316-319, nos 440-441; Ponet, 123-124, nos 312-314.

¹⁰⁵ Dieryck, 34, n° 55.

qu'il ne fallait pas suivre l'exemple du droit anglais, français ou néerlandais dans lesquels il est requis que l'intérêt assurable soit établi au moment du sinistre¹⁰⁶.

9.90. Au cours de la première consultation sur la base du Livre vert (Questions 116 et 117), l'ABDM marqua son accord sur une transposition de la définition jurisprudentielle dans le texte de loi. Il fut également admis que l'intérêt assurable ne doit pas nécessairement exister au moment de la conclusion de l'assurance. L'ABAM a également demandé une ample définition de l'intérêt assurable, et la confirmation de cet intérêt au moment où la réclamation est introduite.

9.91. La question se pose de savoir comment la codification de la jurisprudence, flexible sur le sujet de l'intérêt assurable, peut être transposée du point de vue de la technique législative.

Une première alternative consiste à introduire cette exigence dans la définition de la notion de "contrat d'assurance-transport". C'est la méthode suivie par les rédacteurs de la loi sur le contrat d'assurance terrestre; l'intérêt d'assurance y est une composante de la définition de la notion de contrat d'assurance (article 1.A). Dans la proposition de réglementation légale, cet exemple n'a pas été suivi. Premièrement, cette méthode de travail alourdirait d'un point de vue rédactionnel la définition de la notion du "contrat d'assurance-transport". Deuxièmement, elle ne précise pas la sanction liée à cette exigence. Si dans un cas précis, il n'y avait pas d'intérêt d'assurance, la seule conséquence serait qu'il ne s'agit pas d'un contrat d'assurance-transport dans le sens du texte de loi. Il faudrait donc en déduire qu'il s'agirait d'une forme de jeu et paris. La nullité ou non du contrat ne serait pas claire. Une telle option entraînerait donc une incertitude juridique. La troisième objection est qu'en incluant l'exigence d'un intérêt assurable dans la définition, on pourrait vouloir suggérer que la condition de l'intérêt assurable doit toujours être remplie au moment de la conclusion du contrat, dans le chef du preneur d'assurance. Comme il a été exposé, tel n'est pas le droit actuellement en vigueur et pas plus l'intention de la nouvelle réglementation.

Une deuxième alternative consiste à élaborer l'exigence de l'intérêt assurable en tant que condition de la recevabilité, ou du fond de l'action à introduire. Une telle solution serait conceptuellement une erreur, puisque l'exigence d'un intérêt d'assurance constitue une condition de la validité.

La troisième alternative consiste à incorporer, selon la technique législative, l'intérêt assurable en dehors du rapport avec la définition légale du "contrat d'assurance-transport", et plus précisément comme une exigence distincte, avec une sanction explicite de nullité. Cette façon de procéder est à préférer et fut suivie dans la disposition légale proposée.

9.92. La notion d'"intérêt assurable" en tant que telle est décrite dans l'article déjà commenté ci-dessus 9.1, 11°.

9.93. Selon le § 1er, deuxième alinéa, il suffit que l'intérêt assurable soit établi au moment où il est fait appel à la prestation d'assurance. Ceci codifie la jurisprudence existante pour tous les contrats d'assurance-transport, et rejoint ainsi le point de vue de l'ABDM et de l'ABAM (et également le droit étranger¹⁰⁷). Il y a lieu de remarquer qu'en application de l'article 9.4 déjà commenté, il est possible de déroger conventionnellement à cet article, et d'exiger, par exemple, que l'intérêt assurable soit établi au moment du sinistre.

¹⁰⁶ Hollenfeltz du Treux, 504-507.

¹⁰⁷ Voir p. ex., pour les Pays-Bas, Haak-Zwitser-Blom, 245.

9.94. Le § 2 proposé ne requiert pas de plus amples explications. Il implique que l'assurance supposée ou putative soit dorénavant estimée valable dans toutes les formes d'assurance-transport¹⁰⁸. Lors de la rédaction, il a été tenu compte du règlement analogue dans les articles 219 et 220 de la loi maritime et également de l'article 28 de la loi générale sur les assurances et de l'article 24 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre¹⁰⁹.

La disposition proposée vise, par exemple, les cas où l'assurance de dommages (assurance de choses, assurance de responsabilités, ou assurance de frais) accorde une couverture pour couvrir le dommage qui date d'avant la mise en vigueur de la couverture, dans l'ignorance de l'assuré et de l'assureur, et qui ne s'est manifesté qu'ultérieurement à eux, par exemple :

- l'assurance de chose du vice caché, qui ne se révèle qu'après l'acquisition du droit de propriété par l'assuré et/ou en cours de période de couverture;
- l'assurance de responsabilité pour une faute commise antérieurement et où le dommage ne se révèle que plus tard et/ou le tiers lésé n'introduit l'action en responsabilité qu'en cours de période de couverture;
- l'assurance de frais en rapport avec un litige, dont le germe se situe avant la période de couverture.

9.95. La tromperie intentionnelle (fraude) sur les caractéristiques du risque assuré relève de l'ordre public. La sanction doit donc être réglée par la loi et doit constituer une nullité. Telle est également la règle de l'article 6 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, qui est à la base du § 3 proposé. Cette règle est moins sévère que celle de l'article 9 de la loi générale sur les assurances, qui a été recommandée par l'ABDM pour l'assurance maritime.

Les cas de renseignements inexacts ou incomplets non intentionnels peuvent être réglés contractuellement, avec une sanction qui doit toujours correspondre aux conditions de l'article 9.12, § 2, à savoir l'existence d'un lien causal avec un dommage subi par l'assureur.

B.6. ARTICLE 9.6. PREUVE DU CONTRAT

A) TEXTE DE LOI

9.96.

Article 9.6. Preuve du contrat

Sans préjudice des règles concernant les moyens de preuve électroniques et sous réserve de l'aveu et du serment, le contrat d'assurance-transport, et la modification de celui-ci entre parties, se prouve par écrit, quelle que soit la valeur des obligations.

Aucune preuve par témoins ou par présomptions n'est admise contre ou au-delà du contenu de l'écrit.

Un commencement de preuve par écrit émanant de la partie contre laquelle il est invoqué, peut être complété par témoins ou par présomptions.

¹⁰⁸ Pour le régime actuel, voir e.a. Fontaine, 198, n° 234; voir également la réponse de l'ABDM au Livre vert (Question 132).

¹⁰⁹ Comp. également e.a. l'article 2:401 du *Restatement of European Insurance Contract Law* et la Section 6 du *Marine Insurance Act 1906* britannique

b) EXPLICATION

9.97. En application de l'article 25 de la loi générale sur les assurances, le contrat d'assurance doit être prouvé par écrit, quelle que soit la valeur de l'objet du contrat. Le même article reconnaît néanmoins que la preuve par témoins peut être admise lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit¹¹⁰.

L'origine de cette disposition se trouve dans l'Ordonnance de la Marine (L. III, T. VI, article II)¹¹¹. Ce principe est entre-temps devenu classique et a également été suivi dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre (article 10)¹¹².

Au cours de la première consultation sur la base du Livre vert (Question 120), il fut admis unanimement au sein de l'ABDM que ce principe pouvait être maintenu dans la nouvelle législation.

La disposition proposée répond à cette demande.

9.98. La référence, dans le premier alinéa, aux "règles concernant les moyens de preuve électroniques" est rédigée intentionnellement en termes généraux. Sur ce sujet, diverses réglementations horizontales peuvent trouver application¹¹³. Il n'y a pas de motif d'introduire des modifications en ce qui concerne spécifiquement les contrats d'assurance-transport.

9.99. L'article 26 de la loi sur les assurances en général, par lequel une même police peut contenir plusieurs assurances, qui diffèrent quant aux objets assurés, le pourcentage de prime ou les assureurs, est considéré comme inutile par la doctrine¹¹⁴ et n'a donc pas été maintenu dans la réglementation proposée.

9.100. La jurisprudence en vigueur, basée sur l'article 25 du Code de commerce, selon laquelle une police d'assurance peut être rédigée en un seul original¹¹⁵, reste valable.

B.7. ARTICLE 9.7. DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

A) TEXTE DE LOI

9.101.

Article 9.7. Droits et obligations des parties

Le preneur d'assurance doit, dans les délais impartis, déclarer le risque et la modification de celui-ci, payer la prime, déclarer le sinistre, et si possible prévenir et atténuer le dommage.

L'assureur doit livrer la prestation d'assurance sans délai.

¹¹⁰ Pour un commentaire, voir Dieryck, 15 e.s., n° 26 e.s.; Fredericq II, 375 et s., n° 1052 et s.; Vandeputte, 66 et s.; Voir également e.a. Bruxelles 25 février 1988, RDGB 1990, 32, ainsi que la note de Colle, Ph., "De bewijsproblematiek inzake de totstandkoming van verzekeringsovereenkomsten".

¹¹¹ Voir à ce sujet e.a. Muschart, R., *Commentaire de la loi du 11 juin 1874 sur les assurances*, Bruxelles / Paris, Bruylants / Librairie générale de droit, 1932, 137 et s.

¹¹² Voir à ce sujet Fontaine, 358 e.s., n° 459 e.s.

¹¹³ Pour un aperçu, voir e.a. Fontaine, 171-175, nos 195-198 et 360-362, nos 463-464.

¹¹⁴ Voir Van de Putte, 69.

¹¹⁵ Cass., 20 janvier 1984, *AC* 1983-84, 589, *Pas.* 1984, I, 552, *RW* 1983-84, 2333.

B) EXPLICATION

9.102. La disposition proposée est nécessaire du fait que le contrat d'assurance-transport proposé dans la nouvelle réglementation autonome est conçu comme un contrat spécifiquement nommé. Intentionnellement, il fut opté pour une formulation minimale, dans laquelle ne figurent que les obligations de base¹¹⁶. Ceci rejoint le souci d'une élaboration minimale de toute la réglementation légale¹¹⁷. L'on ne saurait suivre le point de vue adopté par l'ABDM en réponse au Livre vert (Question 135), consistant à affirmer que la définition du contrat d'assurance, reprise à l'article 1er de la loi générale sur les assurances, est suffisante. En plus d'une définition du contrat (telle qu'adoptée à l'article 9.1, 1^o déjà commenté plus haut), il est assurément nécessaire d'y ajouter une définition élémentaire des droits et devoirs des parties. Une explicitation des droits et devoirs des parties, également pendant la phase précontractuelle (devoir d'informer et réticence), fut par ailleurs demandée par l'ABAM.

9.103. Les mots « dans les délais impartis » dans le premier alinéa s'appliquent à *toutes* les obligations de l'assuré, figurant à cet article.

Plus particulièrement dans l'assurance pour compte, il est évident que les obligations concernant le devoir d'informer de la modification du risque, de la survenance du sinistre, de la prévention et de l'atténuation du dommage passent au tiers assuré.

9.104. La disposition proposée mentionne e.a. l'obligation pour l'assuré d'atténuer le dommage. Dans le régime actuel, cette obligation figure à l'article 17 de la loi générale sur les assurances. En réponse à la Question 138 du Livre vert, l'ABDM a jugé cette obligation adéquate dans son principe, ce qui a inspiré le deuxième alinéa de l'article 9.10, § 7, commenté ci-dessous. Au besoin, et pour autant que ce soit dans la ligne du nouveau texte légal, on pourrait se référer à la doctrine et à la jurisprudence existantes.

9.105. Il a déjà été suggéré de consacrer, dans une nouvelle loi sur les assurances-transport, une stipulation expresse du principe de bonne foi¹¹⁸.

Lors de la première consultation à l'aide du Livre vert (Question 114), il a toutefois été déclaré unanimement au sein de l'ABDM qu'il n'était pas nécessaire de recourir à une explicitation ou une spécification légale de cette notion. En l'occurrence, il fut renvoyé à l'article 1134 du Code civil. L'ABAM a rejeté explicitement une transposition de l'exigence d'une "utmost good faith" en provenance du *Marine Insurance Act 1906* anglais (Section 17). Cette exigence n'existe pas dans le droit de l'assurance maritime belge en vigueur¹¹⁹. Le droit belge de l'assurance n'attribue aucune signification à la notion de l'exceptionnelle bonne foi, qui peut s'expliquer d'un point de vue historique¹²⁰.

Dans cette perspective, la stipulation proposée ne contient pas de référence à la bonne foi. Il n'est pas plus prévu de sanction particulière à la violation de la bonne foi. Ces considérations ne

¹¹⁶ Voir à cet égard les propositions dans Hollenfetz du Treux, 508-515.

¹¹⁷ Voir *supra*, n° 9.56.

¹¹⁸ Voir Hollenfetz du Treux, 497-498.

¹¹⁹ Voir e.a. De Smet, R., *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, I, Paris, L.G.D.J., 1959, 132-133, n° 115.

¹²⁰ Voir e.a. Fontaine, 156-157, nos 171-172; Comp. Schuermans 252, n° 342.

signifient évidemment pas que la notion de bonne foi ne s'appliquerait pas au contrat d'assurance-transport.

B. 8. ARTICLE 9.8. PRIME

A) TEXTE DE LOI

9.106.

Article 9.8. La prime

§ 1er. La prime d'assurance est queritable.

§ 2. À défaut d'être fait directement à l'assureur, le paiement de la prime fait au tiers qui le requiert et qui apparaît comme mandaté par l'assureur pour le recevoir, est libératoire.

§ 3. En cas de coassurance, la prime peut valablement être payée à l'apériteur.

§ 4. Par dérogation à l'article 9.16, l'assureur ne peut recouvrer la prime impayée par le preneur d'assurance sur l'assuré qui n'est pas le preneur d'assurance, sauf par voie de compensation avec la prestation d'assurance pour le risque lié à la prime non payée.

§ 5. L'assureur a un privilège sur l'objet assuré pour la prime impayée relative à la période au cours de laquelle l'assureur a effectivement couvert le risque de transport.

Quelles que soient les modalités de paiement de la prime, le privilège ne vaut que pour une somme correspondant à deux primes annuelles.

Le privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice.

§ 6. Sauf en cas de fraude, la prime est proportionnellement non exigible ou remboursée en cas de résiliation ou de toute autre diminution de la couverture d'assurance.

B) EXPLICATION

9.107. Le § 1er proposé correspond à l'article 13, premier alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, et également à la règle de droit commun figurant à l'article 1247, second alinéa, du Code civil. La disposition stipulée ici est de droit supplétif. Il convient de remarquer que le but n'est pas de situer le paiement au domicile du preneur d'assurance, mais uniquement qu'il ne doit être effectué qu'à la demande de l'assureur¹²¹.

9.108. Le § 2 proposé est une reprise littérale de l'article 13, second alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. La reconnaissance légale du mandat apparent est estimée d'un grand intérêt pratique¹²². La disposition proposée est d'emblée la seule qui règle la relation avec l'intermédiaire d'assurance¹²³.

Quoique l'article 12 de la loi du 27 mars 1995 relative à l'intermédiation en assurances et en réassurances et à la distribution d'assurances stipule que l'article 13 de loi sur le contrat

¹²¹ Sur ce dernier point, voir Fontaine, 236, n° 286, Comp. Schuermans, 331, n° 458.

¹²² Fontaine, 235-236, nos 285 et 598, n° 858.

¹²³ Voir à cet égard, en général, *supra*, n° 9.56.

d'assurance terrestre s'applique à toute intermédiation tombant sous sa propre application, la disposition proposée est utile au cas où le contrat d'assurance serait soumis au droit belge, tandis que l'intermédiation en assurances ne le serait pas.

9.109. Le § 3 proposé a été retenu en raison de son efficience. La coassurance est fréquente en matière d'assurance-transport et en plus, le nombre de coassureurs est souvent élevé. En pratique, les difficultés sont fréquentes dans ce cas de figure. La réglementation proposée est liée à l'article 9.17 expliqué ci-après.

9.110. Par dérogation à la règle générale de l'inopposabilité des moyens de défense figurant à l'article 9.16, la règle figurant au § 4 concernant le recouvrement de la prime impayée en faveur de l'assureur impose une certaine charge au tiers-assuré.

9.111. La disposition contenue dans le § 5 introduit un privilège et organise donc le concours avec les autres créanciers du propriétaire du bien assuré. Un tel privilège ne peut évidemment être créé conventionnellement mais exclusivement par la loi.

La réglementation est inspirée des dispositions correspondantes figurant à l'article 23 de la loi générale sur les assurances et à l'article 60 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Cette dernière disposition est rédigée comme suit :

Article 60. Privilège de l'assureur

L'assureur a un privilège sur la chose assurée pour la prime relative à la période pendant laquelle il a couvert effectivement le risque. Le privilège n'existe, quelles que soient les modalités de paiement de la prime, que pour une somme correspondant à deux primes annuelles. Ce privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice.

Conformément à la règle générale, le privilège n'accorde pas de droit de suite : il ne vaut que pour autant que l'objet assuré se trouve encore dans le patrimoine du débiteur de la prime. L'exercice du privilège suppose en outre l'insolvabilité du preneur d'assurance, débiteur de la prime impayée, et par voie de conséquence, le concours entre ses créanciers. L'assureur pourra exercer son privilège sur le résultat de la réalisation de l'objet (intact) de l'assurance ainsi que – en application de la substitution de la chose réglée par l'article 9.11, § 6 – sur l'indemnité d'assurance liée à l'objet assuré (sinistré).

9.112. La disposition figurant au § 6 en matière de divisibilité de la prime et du crédit de prime est analogue à la réglementation inscrite à l'article 200 de la loi maritime. À cet égard, il peut également être référé à l'article 10 de la loi générale sur les assurances de 1874 et à l'article 18 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. La disposition proposée n'est pas impérative de sorte que des dispositions conventionnelles qui rendraient la prime acquise sont possibles. En outre, la réduction ne doit pas nécessairement se faire *pro rata temporis*.

B.9. ARTICLE 9.9. COUVERTURE

A) TEXTE DE LOI

9.113.

Article 9.9. Couverture

§ 1er. Peut constituer un objet d'assurance, toute chose estimable à prix d'argent, valeurs ou intérêts exposés aux risques du transport, telles que les facultés transportées, le véhicule de transport ou le navire, ses composantes ou accessoires, d'autres moyens de transport, la responsabilité contractuelle, la responsabilité extracontractuelle, les frais et l'assistance juridique, le fret ou le prix du passage, les frais du transport, le courtage et les commissions, l'armement, les victuailles et les salaires, les primes d'assurance et le bénéfice espéré.

§ 2. Le contrat offre une couverture contre tous les dangers et périls du transport, tels que tempête, inondation, foudre et tremblement de terre et autres forces de la nature, naufrage, échouement, abordage et collision, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, avarie commune, feu et explosion, vol, pillage, piraterie et baraterie. Le contrat ne couvre pas les risques de guerre ou de conflits armés similaires, prise, émeute, terrorisme, grève, vice propre, faute lourde de l'assuré et le retard causé par un péril non couvert.

§ 3. Le contrat offre une couverture pour toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, pertes et dommages matériels ou immatériels, tels que le dommage direct et indirect, la contribution en avarie commune, l'absence de nouvelles, l'inaptitude à naviguer, voler ou rouler.

§ 4. Le contrat peut définir la couverture d'assurance dans le temps à l'aide :

1° de la limitation de la période de couverture;
2° de la délimitation du sinistre dans le temps, plus particulièrement de la cause du premier dommage, du moment où le dommage se révèle ou le moment où l'action en responsabilité est introduite.

La couverture s'étend à tout dommage découlant du sinistre couvert, également s'il se produit après la fin de la période de couverture.

Dans une assurance de responsabilité obligatoire, la couverture s'étend à tout dommage occasionné durant la période de couverture, y compris lorsque le tiers lésé n'introduit l'action en responsabilité pour le dommage subi qu'après la fin de cette période.

§ 5. Le contrat peut déterminer le lieu de la couverture.

§ 6. Toute personne assurée, ainsi que toute personne lésée, a droit à la communication des conditions de la couverture par l'assureur et par le preneur d'assurance.

B) EXPLICATION

9.114. L'article de loi proposé porte sur la délimitation de la couverture.

Quoique la délimitation du champ d'application de l'assurance-transport relève en principe entièrement de la volonté des parties, une délimitation indicative – mais toujours supplétive –

peut être utile. Cette disposition précise l'objet de l'assurance-transport et esquisse les éventuels critères de délimitation.

Il va de soi que la disposition proposée ne déroge pas aux règles impératives de certaines dispositions, par exemple en matière des garanties minimales (voir ci-dessus l'article 9.3, § 2, déjà commenté).

9.115. Le § 1er proposé est une actualisation et une extension des articles 191 et 276 de la loi maritime.

Quoiqu'au cours de la première consultation à l'aide du Livre vert (Question 119), il soit apparu que le régime actuel donnait satisfaction, une légère remise à jour est inévitable, e.a. pour mettre l'accent sur l'incorporation de l'assurance responsabilité dans le nouveau régime ainsi que l'assurance de transports autres que par mer et par voie fluviale.

En outre, les marchandises transportées sont mentionnées en premier lieu parce que dans le marché belge des assurances-transport, l'assurance des marchandises est dominante¹²⁴.

La prime d'assurance est également mentionnée à l'article 15 de la loi générale sur les assurances.

Selon l'article 1er de la loi générale sur les assurances, le profit espéré peut être assuré "dans les cas prévus par la loi". Ceci revient à constater qu'en principe, une telle assurance est interdite. Cette interdiction découlait en son temps du principe indemnitaire. Les articles 191, 213 et 276 de la loi maritime ont autorisé l'assurance du profit espéré dans l'assurance maritime et fluviale. L'article 39 de loi sur le contrat d'assurance terrestre l'autorise également¹²⁵. Il est donc souhaitable de mentionner explicitement dans le texte de loi la possibilité d'assurer le profit espéré et ce pour toutes les formes d'assurance-transport.

La mention dans l'article 191 de la loi maritime "des sommes prêtées à la grosse et le produit maritime" doit être abandonnée puisque le prêt à la grosse a été totalement abandonné dans l'Ébauche du Code de navigation belge¹²⁶. Pour les mêmes raisons, l'article 199 de la loi maritime peut être abandonné¹²⁷. Cet article stipule que le contrat d'assurance est nul lorsqu'il a pour objet des sommes empruntées à la grosse.

L'article 208 de la loi maritime, selon lequel il doit être fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés, ou sels, ou marchandises susceptibles de coulage, et que sans cela l'assureur ne répond pas des dommages ou pertes des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eut ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police, est en soi obsolète et ne doit pas être repris, à tout le moins pas sous cette forme¹²⁸.

9.116. La règle figurant au § 2 correspond partiellement à l'article 201 de la loi maritime qui, lors de la consultation à l'aide du Livre vert (Question 124), fut considérée comme adéquate par l'ABDM.

¹²⁴ Cette modification a été suggérée dans Hollenfetz du Treux, 504.

¹²⁵ Voir e.a. Fontaine, 407-409, nos 544-545.

¹²⁶ Voir Livre bleu I, 180-181, n° 1.219.

¹²⁷ Hollenfetz du Treux, 505.

¹²⁸ Hollenfetz du Treux, 505; voir toutefois *infra*, n° 9.116.

Dans la terminologie consacrée aux périls assurés, il faut préciser qu'un "abordage" vise en principe le contact avec un autre navire, tandis qu'une "collision" comprend un contact avec un objet fixe tel qu'un quai, une jetée de port ou un pilier de pont¹²⁹. La "prise" réfère aux actes autorisés ou ordonnés par une autorité, tandis que la "piraterie" se réfère à un motif de profit pour compte propre.

Un dommage causé par le "vice propre" (à distinguer de l'usure normale) de la chose assurée peut constituer dans le chef de l'assuré un événement aléatoire. Dans le prolongement de l'article 18 de la loi générale sur les assurances et également de l'article 208 de la loi maritime déjà mentionné¹³⁰, le dommage résultant du vice propre est en principe exclu.

L'exclusion de la faute lourde fut soutenue par l'ABAM au cours de la première consultation à l'aide du Livre vert (Question 127). La réglementation proposée se distingue de celle de l'article 8 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

La réglementation proposée pour les risques de guerre rejoint celle de l'article 19 de la loi sur les assurances en général et de l'article 9 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. En réaction au Livre vert (Question 125), la nécessité d'une autre réglementation fut confirmée par l'ABDM. Sont exclus les dommages causés *par la guerre*, non pas ceux qui se produisent *dans des circonstances de guerre*. Le mécanisme de l'article 202 de la loi maritime, par lequel le contrat d'assurance est automatiquement résilié lorsqu'un fait de guerre modifie les conditions du voyage et par lequel tout le contrat est résilié, n'a pas été repris.

La loi du 1er avril 2007 concernant l'assurance contre les dommages causés par le terrorisme¹³¹ donne une définition du terrorisme (article 2, alinéa premier)¹³². Cette loi n'est d'application que (i) sur les risques belges (article 2, premier alinéa, première phrase), (ii) dans la mesure où le contrat d'assurance couvre la réparation des dommages causés par le terrorisme (même disposition), (iii) elle n'est pas applicable aux contrats d'assurance couvrant exclusivement les dommages causés par le terrorisme (article 2, deuxième alinéa), et (iv) "ni aux contrats d'assurance couvrant des corps de véhicules ferroviaires, des corps de véhicules aériens, des corps de véhicules maritimes, la responsabilité civile de véhicules aériens, la responsabilité civile de véhicules ferroviaires ou les risques liés à des véhicules maritimes" (même disposition). En conséquence, certains contrats d'assurance-transport peuvent bénéficier de la couverture de cette loi. La loi prévoit la réglementation d'une solidarité avec l'intervention de l'État pour l'indemnisation des dommages assurés contre le terrorisme. La Commission pour les assurances a émis un avis négatif au Ministre au sujet de l'opportunité d'étendre le régime de la loi du 1er avril 2007 au-delà des risques d'assurance-transport tombant sous son application dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien et maritime¹³³.

Il convient de mentionner que l'article 4.1 du Règlement (CE) N° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables

¹²⁹ Voir plus particulièrement le Livre bleu 8.

¹³⁰ Voir, *supra*, n° 9.115.

¹³¹ MB 15 mai 2007 (telle que modifiée).

¹³² La définition de ce terme est celle-ci : "une action ou une menace d'action organisée dans la clandestinité à des fins idéologiques, politiques, ethniques ou religieuses, exécutée individuellement ou en groupe et attenant à des personnes ou détruisant partiellement ou totalement la valeur économique d'un bien matériel ou immatériel, soit en vue d'impressionner le public, de créer un climat d'insécurité ou de faire pression sur les autorités, soit en vue d'entraver la circulation et le fonctionnement normal d'un service ou d'une entreprise" (article 2, 1er alinéa).

¹³³ Avis n° C/2007/3 du 4 septembre 2007.

aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs¹³⁴ impose aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs d'assurer leur responsabilité spécifique résultant de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Les risques assurés doivent couvrir les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils.

9.117. Concernant la nature du dommage décrit au § 3 – évidemment également supplétive –, il convient de mentionner que l'avarie commune concerne un rapport entre l'assuré et les tiers (autres intéressés au voyage maritime). Les modalités de l'avarie commune ne concernent pas directement le rapport d'assurance¹³⁵. Une couverture "loss of hire" (voyez par exemple le *Norwegian Insurance Plan 1996, Chapter 16*) est comprise dans la définition proposée.

9.118. La limitation dans le temps constitue également un facteur important de la délimitation du risque. La période au cours de laquelle les sinistres sont couverts est généralement désignée comme la période de risque.

Dans le § 4 proposé, une indication générale de la méthode de délimitation est donnée et pour le surplus, la notion d'"unité par sinistre" est préconisée. La formule de l'article 78 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre de 1992 n'est pas adéquate, par exemple pour les dommages de postériorité dans le cadre de l'assurance-responsabilité qui s'étendrait après le terme de la période de couverture (par exemple, la perte de salaire ou l'invalidité suite à une lésion corporelle). La notion d'"unité de sinistre" pallie cette lacune.

La notion d'assurance obligatoire n'est pas définie dans la loi. La Commission bancaire, financière et des assurances a rédigé une proposition de définition et publie une liste d'assurances obligatoires¹³⁶.

9.119. Le § 5 proposé se passe d'explication.

9.120. Le § 6 est inspiré de l'article 23 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre¹³⁷.

Dans l'assurance-transport, une telle réglementation est utile (1) parce que l'assurance pour compte y occupe une place fort importante et (2) parce que l'assurance-transport englobe l'assurance-responsabilité. Sans la disposition proposée les tiers assurés et lésés pourraient avoir des difficultés à introduire leurs actions directes contre l'assureur. Il s'avère également en pratique qu'il est difficile de découvrir l'identité des (co-)assureurs.

Une disposition complémentaire figure à l'article 9.17, § 1er, commenté ci-dessous.

¹³⁴ J.O. 30 avril 2004, L. 138/1

¹³⁵ Sur l'avarie commune, voir plus particulièrement le Livre bleu 8.

¹³⁶ Rogge, J., "De verplichte verzekering: een ongedefinieerde notie", in Boone, I., et Lavrysen, L. (red.) *Liber amicorum Hubert Bocken*, Bruges, La Charte, 2009, (239), 239.

¹³⁷ Cette dernière proposition n'accorde le droit de communication qu'au "bénéficiaire à titre onéreux d'une garantie d'assurance". On se demande comment cela peut fonctionner en pratique dès le moment où le tiers bénéficie de la couverture *sans* avoir conclu (lui-même) une convention à titre onéreux (Schuermans, 269, n° 363. Voir également Fontaine, 181, n° 205 et les références).

B.10 ARTICLE 9.10. PRESTATION D'ASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

9.121.

Article 9.10. La prestation d'assurance

§ 1er. La prestation d'assurance tend à l'indemnisation d'un dommage.

Hormis les exceptions précisées dans les paragraphes suivants, la prestation d'assurance ne peut excéder le dommage subi par l'assuré.

§ 2. La valeur assurée est celle du temps de commencement de la période d'assurance.

§ 3. Les parties peuvent convenir explicitement au préalable d'une valeur assurable. Cette valeur lie les parties, sauf en cas de fraude, de surestimation flagrante ou de sous-estimation notoire.

§ 4. Lorsque le contrat couvre une somme qui excède la valeur assurée,
1° la partie qui est de bonne foi maintient ses droits contractuels en proportion de la valeur assurable;
2° la partie qui est de mauvaise foi perd ses droits contractuels.

§ 5. Par dérogation au § 1er, les parties peuvent convenir d'une valeur de reconstruction, de reconstitution, de remplacement ou de la valeur à neuf, même sans déduction pour vétusté ou usure.

À défaut d'une telle stipulation, la prestation d'assurance sera réduite en fonction de l'amélioration supposée du vieux au neuf, en prenant en considération la réduction de valeur de l'objet assuré par vétusté et usure.

§ 6. Si la valeur assurable dépasse le montant assuré, l'assureur ne sera tenu qu'à une prestation d'assurance proportionnelle du montant assuré à la valeur assurable.

§ 7. Les frais découlant des mesures urgentes et raisonnables, même sans résultat, exposés spontanément par l'assuré ou à la demande de l'assureur afin de prévenir un sinistre imminent ou atténuer les conséquences d'un sinistre survenu, sont à charge de l'assureur, même au-delà du montant assuré.

B) EXPLICATION

9.122. L'article proposé concerne l'étendue de la prestation d'assurance. L'assurance-transport, réglementée ici, concerne toujours une assurance de dommages, jamais une assurance de personnes.

L'assurance de dommages est celle dans laquelle la prestation d'assurance dépend de la réalisation d'un risque de transport qui cause un dommage au patrimoine, provenant soit de la détérioration, de la destruction ou de la perte d'une chose, telle que le moyen de transport ou la cargaison, soit d'une responsabilité encourue, soit de frais exposés ou à exposer (comparez à l'article 1.G de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. L'assurance de choses, l'assurance de responsabilité et l'assurance de frais relèvent de cette catégorie.

Dans la terminologie de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, toutes les assurances de dommages sont des assurances d'indemnisation¹³⁸, ce qui signifie :

celle dans laquelle l'assureur s'engage à fournir la prestation nécessaire pour réparer tout ou partie d'un dommage subi par l'assuré ou dont celui-ci est responsable. (article 1.I).

L'assurance-transport répond également à cette définition. Dans la réglementation proposée ici, la terminologie propre à la loi sur le contrat d'assurance terrestre n'a pas été reprise. Il y a pour cela deux raisons.

Premièrement, la terminologie visée est sujette à critique : la distinction que cette loi fait entre l'"assurance d'indemnisation de dommages" et l'assurance "tendant au paiement d'une somme" est incertaine, car les assurances tendant à l'indemnisation de dommages peuvent inclure également le paiement par l'assureur d'une somme fixée forfaitairement; Fontaine fait remarquer qu'il eut été préférable que la loi sur le contrat d'assurance terrestre fasse la distinction entre les "assurances indemnitàires" d'une part et les "assurances de sommes" d'autre part¹³⁹.

La seconde raison est que la terminologie envisagée qui, dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre, est utilisée pour créer des types d'assurances – soumises d'emblée à des règles matérielles distinctes –, n'est pas nécessaire dans la réglementation proposée ici, précisément parce que toute assurance-transport est une assurance de dommages et, en conséquence, une assurance d'indemnisation de dommages.

Dans cette optique, la réglementation proposée peut immédiatement passer à la réglementation du contenu de la prestation d'assurance.

9.123. Le § 1er proposé fait le pendant de l'article 20, premier alinéa, de la loi sur les assurances en général et des modalités suivantes de la loi sur le contrat d'assurance terrestre :

Article 39. Étendue de la prestation d'assurance.

La prestation due par l'assureur est limitée au préjudice subi par l'assuré.

Article 51. Principe indemnitaire.

Toute assurance de dommages a un caractère indemnitaire.

La formule proposée met d'emblée l'accent sur les exceptions stipulées dans les paragraphes suivants. Ainsi que précisé dans l'article 9.4 ci-dessus, il ne peut être dérogé contractuellement au principe indemnitaire; cela touche d'ailleurs à l'ordre public¹⁴⁰. En réponse au Livre vert (Question 141), l'ABDM a jugé une réglementation légale souhaitable.

9.124. Le § 2 proposé est dans la ligne de l'actuel article 210 de la loi maritime. La règle proposée n'est pas impérative ou d'ordre public : des dérogations sont possibles, par exemple par une clause "valeur à destination". Une couverture d'assurance "increased value" en cas d'augmentation de valeur en cours de voyage est également possible. En outre, les fluctuations du marché depuis

¹³⁸ Fontaine, n° 153.

¹³⁹ Voir Fontaine, 152-153, n° 163.

¹⁴⁰ Voir e.a.. Vandeputte, 113.

le commencement du voyage pourraient être prises en considération par une clause "increase/decrease" (clause d'ajustabilité)¹⁴¹.

9.125. La proposition de § 3 est analogue à l'actuel article 20, deuxième alinéa, de la loi sur les assurances en général et à l'article 55 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, dont le texte est libellé comme suit :

Article 55. Valeur agréée.

Les parties peuvent agréer expressément la valeur qu'elles entendent attribuer à des biens déterminés. Cette valeur les engage, sauf fraude.

Si le bien assuré en valeur agréée vient à perdre une part sensible de sa valeur, chacune des parties est néanmoins fondée à réduire le montant de la valeur agréée ou à résilier le contrat.

La disposition légale diffère de l'article de loi cité en prévoyant explicitement, mis à part la fraude et la perte de valeur notoire, l'hypothèse de la surestimation manifeste¹⁴².

9.126. Le § 4 proposé est analogue aux articles 42 et 43 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, mais dans une formule plus succincte.

9.127. Le § 5 proposé s'inspire de l'article 53 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre¹⁴³.

9.128. Le § 6 proposé part de l'application du principe de proportionnalité en cas de sous-assurance. En fait, l'article 21 correspondant de la loi sur les assurances en général n'explique pas la règle de proportionnalité¹⁴⁴.

Une règle analogue figure dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre :

Article 44. Sous-assurance : règle proportionnelle.

§ 1er. Sauf convention contraire, si la valeur de l'intérêt assurable est déterminable et si le montant assuré lui est inférieur, l'assureur n'est tenu de fournir sa prestation que dans le rapport de ce montant à cette valeur.

§ 2. Le Roi peut, pour certains risques, limiter ou interdire la sous-assurance et l'application de la règle proportionnelle.

Un règlement "en premier risque" peut être stipulé conventionnellement¹⁴⁵.

9.129. La disposition figurant au § 7 concernant les frais de sauvetage est supplétive, de sorte que les parties peuvent y déroger. La règle est néanmoins mentionnée parce que le droit commun n'offre pas de fondement juridique adéquat à l'assuré pour les frais de sauvetage; quoique la prise en charge des frais de sauvetage par l'assureur soit inspirée du cadre juridique de la gestion d'affaires, les conditions d'application de la gestion d'affaires ne sont pas remplies dans le contexte de l'assurance¹⁴⁶. Une règle analogue figure à l'article 52 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre¹⁴⁷ et à l'article 17 de la loi sur les assurances en général¹⁴⁸.

¹⁴¹ Voir la pratique pour les cas de "bedrijfstilstanddekking" (couverture d'une interruption de l'activité): <http://www.assukennis.nl/assurantiebegrippen/I>.

¹⁴² Sur ce dernier point, voir Fontaine, 462-463, n° 640.

¹⁴³ Voir Fontaine, 455-456, n° 627-630.

¹⁴⁴ Vandeputte, 118-119.

¹⁴⁵ Voir à ce sujet e.a. Fontaine 251-254, n° 440, n° 598.

¹⁴⁶ Sur ce dernier point, voir Fontaine, 252, n° 310, comparez 763, et les références.

¹⁴⁷ Voir à cet égard, e.a. Fontaine 251-254, nos 310-313

B.11. ARTICLE 9.11. RÈGLEMENT DU SINISTRE ET SUBROGATION

A) TEXTE DE LOI

9.130.

Article 9.11. Payement de l'indemnité et subrogation

§ 1er. Celui qui réclame l'exécution de la prestation d'assurance, supporte la charge de la preuve d'un sinistre tombant sous la couverture d'assurance.

L'assureur supporte la charge de la preuve d'un fait le libérant de la prestation de la couverture d'assurance.

§ 2. Le lien de causalité entre le péril et le dommage est établi conformément aux règles applicables en matière de responsabilité extracontractuelle.

§ 3. Lorsque le contrat porte sur une assurance de choses, le règlement de sinistre s'opère, soit sur la base du règlement d'avarie, soit, au cas où il a été convenu, par une demande de délaissément.

§ 4. Dans le contrat d'assurance de choses, le règlement du sinistre par délaissément peut être convenu.

Le délaissément peut être fait dans les cas suivants :

1° absence de nouvelles pendant nonante jours à compter du dernier message reçu du navire ou lorsqu'il est considéré comme perdu par une autorité compétente;

2° perte matérielle totale; et

3° perte économique totale.

Le délai prévu au 1° de l'alinéa ci-dessus comporte soixante jours en cas d'absence de nouvelles concernant un autre véhicule qu'un navire ou un bateau d'intérieur.

Sous peine de nullité, l'assuré doit introduire la demande de délaissément auprès de l'assureur au plus tard soixante jours après avoir pris connaissance du sinistre.

Le délaissément doit être accepté par l'assureur. En cas de silence pendant soixante jours à compter de la demande, l'acceptation est estimée acquise.

Le délaissément accepté est indivisible et irréversible, et entraîne les conséquences suivantes:

1° le transfert de propriété de la chose assurée à l'assureur au moment de la demande de délaissément;

2° le droit de l'assuré à l'exécution de la prestation d'assurance totale au moment où le délaissément est accepté.

Lorsque le délaissément n'est pas accepté, le règlement se fait sur la base de l'action d'avarie.

§ 5. En vue du règlement de sinistre, la partie assurée peut diviser les biens du contrat en différentes parts.

§ 6. Lorsque l'indemnité due en raison de la perte ou de la détérioration d'un bien n'est pas entièrement utilisée pour la réparation ou le remplacement de ce bien, elle est

¹⁴⁸ Voir ce sujet déjà traité *supra*, n° 9.104

affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon leur rang. Le paiement de l'indemnité à l'assuré libère néanmoins l'assureur si les créanciers dont le privilège n'a pas été officialisé n'ont pas préalablement fait opposition. Les premier et deuxième alinéas ne dérogent pas aux prescriptions légales concernant l'action directe contre l'assureur dans certains cas. Aucun moyen de défense résultant d'un fait survenu après le sinistre ne peut être opposé par l'assureur au créancier qui a un droit prioritaire sur la chose assurée. L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour le cas où il devrait exécuter la prestation d'assurance à un créancier privilégié, alors qu'il aurait pu refuser ou réduire cette prestation à l'égard du preneur d'assurance ou de l'assuré en application de la loi ou du contrat d'assurance-transport.

§ 7. L'assureur est subrogé dans tous les droits de l'assuré contre les tiers à concurrence de la prestation d'assurance livrée à l'assuré ou à la partie lésée. L'assuré est responsable pour tout acte ou omission qui préjudicie les droits de l'assureur à l'égard des tiers. L'assuré qui n'est que partiellement dédommagé par le tiers peut exercer ses droits résiduels et bénéficie dans ce cas de la priorité sur l'assureur, conformément à l'article 1252 du Code civil.

B) EXPLICATION

9.131. La règle de répartition de la charge de la preuve correspond en soi à l'article 1315 du Code civil et à l'article 870 du Code judiciaire et tend à éviter l'incertitude juridique¹⁴⁹. Cette règle supplétive laisse le champ libre aux conventions réglant la charge de la preuve, telles que les présomptions en matière de risques maritimes, ou un renversement de la charge de la preuve dans une couverture "tous risques" au lieu de la "couverture de risques définis".

9.132. En ce qui concerne le § 2, il convient de rappeler que le droit belge de la responsabilité extracontractuelle applique actuellement la règle de l'équivalence : le dommage est considéré en lien causal avec un événement si le dommage ne se serait pas produit à défaut de cet événement ou pas de la même manière. Cette règle s'applique incontestablement aussi au droit de la responsabilité contractuelle concernant les obligations *secondaires* (la réparation par équivalent du dommage causé par l'inexécution de la convention), pour déterminer si le dommage est en rapport causal avec l'inexécution contractuelle¹⁵⁰.

Il n'est toutefois pas évident qu'à défaut de stipulation légale explicite ou d'une clause contractuelle applicable, la théorie de l'équivalence trouve également à s'appliquer aux obligations *primaires* du droit des contrats, plus précisément pour déterminer si un fait particulier suffit ou non à remplir la condition d'une obligation conditionnelle.

En matière de contrats d'assurances, cette problématique porte sur la question de savoir quel lien causal doit exister en cas de sinistre entre l'événement couvert et le dommage couvert pour que l'assureur soit tenu à la prestation d'assurance. Cette problématique n'a pas suscité beaucoup d'intérêt dans la littérature; on admet généralement que la règle de droit commun en matière de

¹⁴⁹ Sur la charge de la preuve en matière d'assurances, voir plus particulièrement Fontaine, 2584 et s., n° 352 et s.

¹⁵⁰ Voir e.a. Van Ommeslaghe II, 165, n° 1096.

causalité vaut également en droit des assurances¹⁵¹. La législation du droit des assurances ne règle en tout cas pas cette question¹⁵².

Là où d'autres régimes légaux, comme le régime anglais, consacrent beaucoup d'attention à cette problématique, la première consultation sur la base du Livre vert (Question 133) n'a pas fait apparaître au sein de l'ABDM la nécessité d'une réglementation légale.

Cependant, la réglementation proposée est importante, car toute infiltration de la doctrine de la cause adéquate ou de la *causa proxima* doit être évitée.

9.133. Au § 3 proposé, il est confirmé que lorsque le contrat porte sur une assurance de choses, le règlement du sinistre se fait soit selon l'action d'avarie, soit, pour autant qu'il en soit convenu, par une demande de délaissé. Le règlement de l'action d'avarie ne nécessite pas de réglementation légale spécifique, et ce qui suit suffit à l'illustrer.

Le dédommagement par la règle proportionnelle est l'expression de la règle de l'estimation, de la couverture et de l'indemnisation du bien assuré selon sa valeur au début du transport (le voyage), en faisant abstraction des fluctuations de valeur des biens assurés en cours de voyage. Le calcul de la valeur proportionnelle consiste à appliquer la partie de la perte causée par le sinistre (obtenue en comparant la valeur saine au départ à la valeur avariée au moment du sinistre, c.à.d. à destination) à la valeur assurée (au début du voyage). Si les choses assurées doivent être vendues en cours de voyage, le résultat de la vente constitue un élément du dommage subi. C'est pourquoi le calcul de l'indemnité due par l'assureur est effectué dans ce cas par différence entre le montant assuré et la valeur résiduelle. Ainsi, une éventuelle fluctuation de la valeur des biens en cours de voyage intervient dans le calcul de l'étendue du dommage. Bien entendu, les franchises interviennent en outre, mais celles-ci ne nécessitent pas plus une réglementation légale. Dans la pratique, une distinction est établie entre la franchise « déduite » (en français « franchise », en anglais « deductible ») et la franchise « atteinte » (ou « anglaise ») (« la franchise atteinte »).

9.134. L'article 13, troisième alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre stipule ce qui suit :

Lorsque l'assureur ne verse pas directement à l'assuré ou à son ayant droit les montants dont il lui est redevable dans le cadre de l'exécution du contrat d'assurance, mais effectue ce versement par le biais d'un intermédiaire d'assurances tel que visé à l'article 1er, 3°, de la loi du 27 mars 1995 relative à l'intermédiation en assurances et en réassurances et à la distribution d'assurances, seule la réception effective de ce paiement par l'assuré ou son ayant droit libère l'assureur de ses obligations.

Une telle disposition n'a pas été retenue dans la réglementation proposée parce que le risque que l'assureur puisse se libérer en payant à un intermédiaire non mandaté est beaucoup moins grand dans la branche de l'assurance-transport, et qu'il n'y a donc pas de nécessité.

9.135. La loi maritime contient une réglementation exhaustive du délaissé (art. 222-250).

Le délaissé est un mode de règlement du dommage en cas de perte totale et autres cas assimilés, permettant de transférer l'objet assuré à l'assureur et accordant à l'assuré le droit de percevoir l'entièvre prestation d'assurance.

¹⁵¹ Voir Bocken, H. et Boone, I. "Causaliteit in het Belgische recht", TPR 2002, (1625), 1672-1673, n° 51.

¹⁵² Voir néanmoins l'art. 18 de la loi sur les assurances en général, qui stipule que l'assureur ne répond pas des pertes et dommages résultant immédiatement du vice propre, sauf convention contraire.

Quoique des règlements similaires de sinistres se trouvent dans d'autres assurances que les assurances maritimes et fluviales, la loi sur les assurances en général et la loi sur le contrat d'assurance terrestre n'y accordent pas d'attention.

En pratique, la réglementation contenue dans la loi maritime est systématiquement écartée par convention¹⁵³.

Lors de la consultation à l'aide du Livre vert (Question 140), il s'est avéré que le traitement de ce sujet dans une nouvelle législation sur l'assurance-transport ne faisait pas l'unanimité.

Au sein de la sous-commission de l'ABDM, on a noté ce qui suit :

D'après plusieurs membres de la Commission, cette question touche à l'essence même d'une révision de l'assurance maritime.

Elle concerne une question fondamentale.

Le délaissage doit-il être maintenu ou abrogé ?

Le délaissage est une des plus vieilles institutions de l'assurance maritime.

Le canevras du délaissage offre également au marché belge un avantage compétitif.

Tant les assureurs-facultés que les assureurs-corps ne souhaitent a priori une réglementation du délaissage qui ne leur laisse pas le choix (d'accepter ou de refuser).

Le délaissage tel qu'il est actuellement réglé hors du cadre légal dans les clauses ou polices – entre autres dans la police 2004 – est en réalité un compromis entre les assureurs et les courtiers.

Si un seul article de la loi maritime doit être modifié, ce sera, selon les membres de la Commission, l'article 239.

Et cette Commission a longuement débattu du sens à donner à une telle modification.

Réécrire cet article dans le sens des dispositions actuelles de la police 2004, ne répond pas au principe indemnitaire.

Finalement, il y eut une unanimité sur la réponse à donner, à savoir que l'article 239 doit être remanié d'urgence, et il est d'une importance primordiale qu'à l'avenir, l'assureur ait la possibilité d'accepter ou non le délaissage.

L'implémentation de cette modification est une matière très complexe, et il faut absolument reconnaître l'importance primordiale du respect du principe indemnitaire.

L'ABAM a exprimé le point de vue suivant :

En réalité, ceci constitue la question la plus importante d'une éventuelle révision du droit de l'assurance maritime. Inutile de dire que le délaissage en tant que principe de droit est totalement dépassé et se voit décrit à raison par bon nombre comme "un vrai cauchemar". Il est en tout cas certain que les assureurs-corps excluent toujours le délaissage. Toutes les polices d'assurance fluviale sont émises "franc de délaissage". Il en va de même pour les quelques polices maritimes-corps soumises au droit belge. Les assureurs-facultés ont trouvé un compromis depuis 1994, repris dans la police 20/04/2004, accordant aux assureurs la possibilité d'accepter ou de refuser le délaissage. Il s'agit d'un compromis entre les assureurs et les courtiers, faute d'avoir pu trouver un accord sur sa suppression. Tous les membres de notre association optent pour une prise de position ferme, à savoir la suppression du délaissage, ou pour le moins la suppression du transfert automatique de propriété. Il est clair que la réglementation de cette notion juridique ne pourra se faire "ex cathedra". Cela suppose un débat serein et structuré entre les assureurs, les courtiers et les juristes. Une des éventuelles pistes de réflexion en vue du remplacement du délaissage pourrait être l'introduction d'une obligation pour l'assureur au sujet des frais de déblaiement,

¹⁵³ Voir e.a. Gorrebeeck, J., "Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?" dans LA Huybrechts, (347), 351.

de relèvement, de destruction, d'assainissement des sols et des eaux, après un sinistre tombant sous la couverture.

Il ressort de ces réactions, ainsi que de quelques autres, que c'est surtout l'article 239, premier alinéa, de la loi maritime, qui soulève des objections. Cette disposition stipule ce qui suit :

Si le délaissé signifié est accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissé.

Une réflexion approfondie sur la problématique doit partir du constat que la réglementation actuelle du délaissé est née de circonstances techniques et économiques de navigation fondamentalement différentes de celles que nous connaissons actuellement. Le délaissé a fourni pendant des siècles une réponse adéquate aux problèmes liés aux longues absences sans nouvelles des navires et de l'incertitude sur le sort du navire et de son retour sain et sauf. Dans le contexte actuel, caractérisé par des possibilités de communication permanente avec le navire et par la rapidité des transports, cette incertitude a pratiquement disparu. Un autre changement réside dans les obligations importantes qui peuvent peser sur les navires et les marchandises délaissées, par exemple en matière d'environnement ou de déblaiement des épaves, tant et si bien que le délaissé ne peut plus être considéré comme une concession faite à l'assureur¹⁵⁴. Dans ces circonstances, on comprend pourquoi les assureurs redoutent une législation qui permettrait de leur imposer la propriété de navires ou de cargaisons et que le délaissé est, ou bien exclu dans les polices, ou soumis à l'acceptation de l'assureur. Une nouvelle loi sur l'assurance-transport doit refléter cette réalité.

Une deuxième considération importante à relever est que le droit au délaissé, ou tout au moins le transfert automatique de propriété, n'est plus prévu dans la plupart des législations étrangères¹⁵⁵. Le maintien dans la législation belge de la possibilité d'imposer le délaissé à l'assureur ferait différer une telle législation de ce qui semble être actuellement la norme internationale.

Une troisième considération est que le règlement légal du délaissé se limite à l'assurance maritime et fluviale, là où cette notion juridique pourrait s'appliquer à d'autres modes de transport, comme le transport routier¹⁵⁶. Une modification de la loi en ce sens a déjà été préconisée¹⁵⁷.

Une quatrième considération est qu'un maintien du délaissé dans la loi rendrait les dispositions actuelles gravement désuètes. Ceci apparaît e.a. dans les prolongations des délais (voir l'article 226 de la loi maritime). Sur ce plan, une adaptation a déjà été formulée¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Voir à ce sujet e.a. Dieryck, 183, n° 260; Gorrebeeck. J., "Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?", in LA Huybrechts, (347), 348, 349 et 353; Libert, 354-355, n° 472; Van Gompel, W., "Het abandonnement in de Belgische zeeverzekeringspraktijk", in LA Roland, 457-466; également Ponet, 95 et s.

¹⁵⁵ Voir et comparer en Angleterre, la Section 62 (4) du Marine Insurance Act 1906 ; en France, l'article L 172-27 du Code des assurances ; et en Chine, l'article 249-250 du Code maritime; voir les notes comparatives dans Gorrebeeck. J., "Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?", in LA, Huybrechts, (347), 358-362.

¹⁵⁶ Voir à cet égard particulièrement Dieryck, 184, n° 261; Fontaine, 413-414, n°555, et les références. Gorrebeeck. J., "Abandonnement: maritiem erfgoed of een hedendaagse vorm van schaderegeling?", in LA Huybrechts, (347), 351; également en Espagne, article 61 de *Ley 50/1980, de 8 octubre, de Contrato de Seguro*.

¹⁵⁷ Hollenfetz du Treux, 520.

¹⁵⁸ Hollenfetz du Treux, 520.

À la lumière de ce qui précède, il a été opté dans la proposition du § 4 pour une réglementation élémentaire du délaissement, évidemment supplétive, caractérisée e.a. par la nécessité de stipuler expressément le délaissement, la possibilité d'étendre le délaissement à tous les segments de l'assurance-transport, de prévoir un délai plus réaliste pour procéder au délaissement, le droit d'accepter le délaissement pour l'assureur et le respect du principe indemnitaire.

La notion de "perte économique totale" vise le sinistre où les frais de réparation ou de récupération de la chose assurée égaliseraient ou dépasseraient sa valeur saine.

Tout comme dans le droit actuel, l'acceptation du délaissement peut être tacite¹⁵⁹. Que le délaissement accepté est irrévocabile, relève du droit incontesté¹⁶⁰.

9.136. Le § 5 est consacré à la clause des séries, qui n'est pas uniquement important pour l'application de la franchise, mais également pour d'autres aspects du règlement des dommages, par exemple pour le règlement du délaissement.

9.137. Le § 6 proposé contient une subrogation réelle en faveur des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Les trois premiers alinéas sont inspirés de la loi sur le contrat d'assurance terrestre qui stipule :

Article 58. Créditeurs privilégiés et hypothécaires.

Dans la mesure où l'indemnité due à la suite de la perte ou de la détérioration d'un bien n'est pas entièrement appliquée à la réparation ou au remplacement de ce bien, elle est affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles.

Néanmoins, le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur si les créditeurs dont le privilège ne fait pas l'objet d'une publicité n'ont pas au préalable formé opposition.

Les alinéas 1er et 2 ne portent pas atteinte aux dispositions légales relatives aux actions directes contre l'assureur dans des cas particuliers¹⁶¹.

Ensuite, une disposition fut prise, analogue à celle de l'article 66 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, qui ne s'applique toutefois qu'aux assurances-incendie. De ce fait, tous les moyens de défense qui sont antérieurs au sinistre restent opposables, y compris les moyens qui se basent sur la suspension et la résiliation de la couverture, le sinistre volontaire et la faute lourde. En application de la règle de base "*nemo plus iuris transferre potest quam ipse habet*" les créanciers ne peuvent faire valoir contre l'assureur plus de droits que contre l'assuré lui-même.

9.138. La subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré se règle actuellement par l'article 22 de la loi sur les assurances en général, et également par la disposition suivante dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre :

¹⁵⁹ Voir e.a Buisseret, 161, n° 481; Jacobs II, 467; Smeesters & Winkelmolen III, 279, n° 1141.

¹⁶⁰ Voir e.a. De Smet II, 1120, n° 1041; Smeesters & Winkelmolen III, 279, n° 1142; comparer p.ex. Beltjens IV, art 239, 1013, nos 6-7.

¹⁶¹ Voir également l'article 10 de la loi hypothécaire, qui stipule ce qui suit :

Sous réserve de l'article 58 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, toute indemnité due par des tiers, à raison de la perte, détérioration ou perte de valeur de l'objet grevé de privilège ou d'hypothèque, est affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles, si elle n'est pas appliquée par eux à la réparation de cet objet.

Article 41. Subrogation de l'assureur.

L'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, à concurrence du montant de celle-ci, dans les droits et actions de l'assuré ou du bénéficiaire contre les tiers responsables du dommage.

Si, par le fait de l'assuré ou du bénéficiaire, la subrogation ne peut plus produire ses effets en faveur de l'assureur, celui-ci peut lui réclamer la restitution de l'indemnité versée dans la mesure du préjudice subi.

La subrogation ne peut nuire à l'assuré ou au bénéficiaire qui n'aurait été indemnisé qu'en partie. Dans ce cas, il peut exercer ses droits, pour ce qui lui reste dû, de préférence à l'assureur.

Sauf en cas de malveillance, l'assureur n'a aucun recours contre les descendants, les ascendants, le conjoint et les alliés en ligne directe de l'assuré, ni contre les personnes vivant à son foyer, ses hôtes et les membres de son personnel domestique. En cas de malveillance occasionnée par des mineurs, le Roi peut limiter le droit de recours de l'assureur courrant la responsabilité civile extracontractuelle relative à la vie privée.

Toutefois l'assureur peut exercer un recours contre ces personnes dans la mesure où leur responsabilité est effectivement garantie par un contrat d'assurance.

Dans le § 7 proposé, une correction a été proposée au premier alinéa de cette disposition légale : tout comme dans l'article 22 de la loi sur les assurances en général, la disposition prévoit une subrogation dans les droits contre tous les tiers et non seulement des tiers responsables¹⁶². En conséquence, ce ne sont pas seulement les cas de responsabilité civile du tiers qui sont visés, mais également les autres cas où l'assuré bénéficie d'un droit contre les tiers sur une autre base juridique.

Pour ce qui concerne le concours entre le subrogeant (en l'occurrence, l'assuré) et le subrogé (en l'occurrence, l'assureur) à l'égard des tiers, trois approches sont théoriquement possibles : priorité du subrogeant (assuré), priorité du subrogé (assureur) ou partage au marc-le-franc des réclamations de part et d'autre. Dans le troisième alinéa proposé, il fut opté pour la priorité de l'assuré. La disposition proposée s'applique à la situation où l'assuré n'a été "que partiellement indemnisé". L'élaboration de la réglementation de la priorité est donc générale : elle vaut tant lorsque le tiers responsable ne peut honorer sa dette en raison de son insolvabilité¹⁶³ que lorsque la dette de responsabilité du tiers à l'égard de l'assuré se trouve limitée légalement ou contractuellement (par des franchises, des limitations de responsabilité, la nature du dommage, etc.). L'assuré garde ses droits à l'égard du tiers, non parce que l'indemnité due par le tiers dépasse la prestation d'assurance, mais parce que le dommage de droit commun n'est pas intégralement indemnisé. En conséquence, les cas de limitation de responsabilité du tiers sont également visés. Ceci peut être illustré par l'exemple suivant. Le dommage à la cargaison s'élève à 100. L'assureur de la cargaison paye 80 à l'assuré sur la base de l'assurance de la cargaison. Le transporteur est tenu à concurrence de 50 par l'effet de sa limitation de responsabilité. L'assuré sera indemnisé en priorité par le transporteur pour la partie du dommage qui n'est pas encore indemnisée, soit 20. L'assureur de la cargaison récupère 30 à charge du transporteur. D'autre part, l'assuré qui a été indemnisé par son assureur de choses en valeur agréée a reçu une somme sous déduction d'une franchise, et obtient ainsi plus que le dommage selon le droit commun, et n'aura pas droit à l'indemnité de la franchise retenue à l'égard du tiers responsable¹⁶⁴. La disposition proposée n'est pas impérative, de sorte que dans le contrat d'assurance-transport ou à l'occasion du règlement du sinistre, le rapport de droit entre l'assureur et l'assuré peut être réglé différemment.

¹⁶² Voir à ce sujet Fontaine, 433, n° 587.

¹⁶³ Voir Boone, I., "De beperking van de schadevergoeding door toepassing van een wettelijke vrijstelling: ten koste van de schadelijker of van zijn verzekeraar?", *AJT* 1999-2000, 467-469.

¹⁶⁴ Voir Cass. 2 juin 1999, RDCB 2000, 602, note Boone, I. "De indeplaatsstelling van de verzekeraar wanneer hij de schade heeft vergoed "tegen aangenomen waarde", na afhouding van de vrijstelling".

B.12. ARTICLE 9.12. DÉCHÉANCE

A) TEXTE DE LOI

9.139.

Article 9.12. Déchéance

§ 1er. L'assureur est libéré de son obligation de livrer la prestation d'assurance à celui qui a causé personnellement et délibérément le sinistre.

§ 2. Sans préjudice du § 1er et de l'article 9.5, et sauf en cas de fraude, il ne peut être stipulé dans le contrat de déchéance totale ou partielle du droit à la prestation d'assurance, si ce n'est pour la non-exécution d'une obligation précise, imposée par le contrat, et pour autant qu'il existe un lien causal entre le manquement et le dommage.

B) EXPLICATION

9.140. Pour l'explication de cet article, il faut en premier lieu faire la distinction entre l'exclusion de risque et la déchéance de la couverture : dans le premier cas, l'assuré n'a jamais bénéficié d'une couverture, et il s'agit d'une absence de droit; dans le second cas, l'assuré bénéficiait en principe d'une couverture, mais celle-ci lui a été enlevée en guise de sanction pour un manquement; il s'agit donc de la privation d'un droit¹⁶⁵. La réglementation proposée ici porte sur la déchéance. Pour ce qui est de l'étendue de la couverture, nous renvoyons à l'article 9.9. Il n'a pas été estimé utile de donner une réglementation plus exhaustive des exclusions, cette matière étant réglée en pratique par les dispositions contractuelles.

9.141. La réglementation générale qui est proposée ici vaut nonobstant l'inopposabilité des moyens de défense énoncés ci-après aux articles commentés 9.13, § 5, et 9.16.

9.142. Le § 1er proposé s'inspire également de l'article 16 de la loi sur les assurances en général, et de l'article 8, premier alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. Au cours de la première consultation, l'ABAM a estimé que cette dernière disposition était souhaitable.

Contrairement à la situation du fait intentionnel (le dol), les conséquences d'un cas de faute lourde peuvent être réglées par le contrat, mais toujours dans les limites du § 2 expliqué ci-après, et pour autant qu'il y ait un lien causal avec un préjudice causé à l'assureur.

9.143. Les obligations particulières imposées au preneur d'assurance et à l'assuré peuvent être réglées librement par contrat. Il n'y a qu'une grande règle simple et impérative à respecter, à savoir que la sanction ne peut consister que dans le dédommagement du préjudice subi par l'assureur, avéré en lien causal avec le non-respect par le preneur d'assurance ou de l'assuré de l'obligation concernée.

Une réglementation en ce sens a été insérée dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre, qui stipule ce qui suit :

¹⁶⁵ Voir Fontaine, 279 et s, n° 346 et s.

Article 11. Déchéance partielle ou totale du droit à la prestation d'assurance. *Le contrat d'assurance ne peut prévoir la déchéance partielle ou totale du droit à la prestation d'assurance qu'en raison de l'inexécution d'une obligation déterminée imposée par le contrat et à la condition que le manquement soit en relation causale avec la survenance du sinistre. Toutefois, le Roi peut réglementer la déchéance partielle ou totale du droit à la prestation d'assurance.*

À l'article 14 du Règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances, fixé par l'arrêté royal du 2 février 1991¹⁶⁶, il est stipulé en outre ce qui suit :

Les conditions des contrats doivent être rédigées en termes clairs et précis. Elles ne peuvent contenir aucune clause de nature à porter atteinte à l'équivalence entre les engagements de l'assureur et ceux du preneur.

Cette prescription doit être lue en regard avec la règle de conversion contenue dans l'article 19bis de la loi de contrôle, énoncée comme suit :

Toutes clauses et tous accords qui ne sont pas conformes aux dispositions de la présente loi ou des arrêtés et règlements pris pour son exécution sont censés avoir été établis dès la conclusion du contrat en conformité avec ces dispositions.

Le § 2 proposé ici cherche à éviter des distorsions dans l'équilibre contractuel par des clauses de déchéance automatiques, sans nuances ou irrationnelles, sans rapport avec le dommage réellement subi par l'assureur et revenant en fait à des clauses pénales (les clauses dénommées "tout ou rien").

Dans l'assurance des gros risques également, la sanction pour un manquement contractuel doit être en rapport avec le dommage subi par le cocontractant.

Une atténuation des sanctions qui ne sont pas en rapport avec les *warranties* non respectées est d'ailleurs également prévue dans la prochaine modification du *Marine Insurance Act 1906* britannique¹⁶⁷.

La déchéance de prestation pour cause de faute légère (voir les articles 205-206 de la loi maritime) n'intervient donc pas de plein droit, mais doit être expressément stipulée.

Pour autant que les conditions contenues dans le texte légal soient remplies, les parties pourraient prévoir une déchéance totale ou partielle du droit à la prestation d'assurance en cas d'informations inexactes ou incomplètes involontaires (informations sur les caractéristiques), modification intentionnelle du risque, omission de la mention d'une modification du risque, prime en souffrance, omission d'une prompte mention du sinistre, omission du maintien des circonstances du sinistre, non-respect de l'obligation de sauvetage (omission de l'obligation de prévenir ou atténuer le dommage) ou quelque autre faute lourde.

Le texte légal proposé contient explicitement une réserve pour le cas de fraude. Ceci rejoue la règle "*fraus omnia corrumpt*". D'ailleurs, l'assureur doit être protégé pour de telles situations dans une perspective d'internationalisation des rapports contractuels et de l'intervention de tiers qui ne sont pas le preneur d'assurance.

¹⁶⁶ AR 22 février 1991 contenant Règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances (MB 11 avril 1991, tel que modifié).

¹⁶⁷ Voir à ce sujet : Clarke, M., "Insurance warranties : the absolute end?" *LMCLQ* 2007, 474-493.

En réponse au Livre vert (Question 134), l'ABDM a exprimé le point de vue selon lequel des stipulations de *warranties* sans lien causal ne devraient pas figurer dans le droit belge. Il en a été tenu compte.

9.144. Il convient de remarquer que la justification de la déchéance (ou de la nullité) concernant une des prestations d'assurance ne vaut pas pour les autres couvertures d'une police combinée.

Une police combinée est la police du contrat d'assurance-transport qui contient des couvertures distinctes, plus particulièrement en ce qui concerne l'assuré, l'objet assuré ou le risque assuré.

Des exemples de polices combinées sont les polices qui pourvoient :

- à la couverture, d'une part, des risques extraordinaires de guerre, émeute, terrorisme et grève et, d'autre part, des risques ordinaires ;
- à la couverture, d'une part, de la responsabilité contractuelle et, d'autre part, de la responsabilité extracontractuelle ;
- à la couverture de risques situés à différents endroits, par exemple des installations situées dans des lieux différents ;
- à l'assurance de responsabilité et à l'assurance de choses ;
- à l'assurance de responsabilité et à la protection juridique ;
- à la couverture d'une flotte et de véhicules distincts.

B.13. ARTICLE 9.13. ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ

A) TEXTE DE LOI

9.145

Article 9.13. Assurance de responsabilité

§ 1er. L'assureur en responsabilité est tenu, dans les limites de la garantie, de prendre à sa charge, outre la dette de responsabilité, la défense de l'assuré contre les actions en dédommagement introduites par les personnes lésées.

Lorsque les intérêts de l'assureur en responsabilité et ceux de l'assuré vont de pair, l'assureur a le droit de contester à la place de l'assuré l'action en dédommagement des personnes lésées ou de l'assumer personnellement.

La prise de position de l'assureur ne lie pas l'assuré, n'implique aucune reconnaissance de responsabilité et ne lui porte pas autrement préjudice.

§ 2. L'assureur en responsabilité répond, même au-delà des limites de la garantie :

- 1° des frais liés à la défense contre les actions civiles des personnes lésées ;
- 2° des intérêts afférents à l'indemnité due.

§ 3. L'assuré est tenu de prêter son concours à la défense de l'assureur en responsabilité contre la personne lésée, entre autres :

- 1° en remettant promptement à l'assureur tous les documents judiciaires et extrajudiciaires qui concernent l'action en responsabilité ;
- 2° en comparaissant en justice ;
- 3° en participant aux mesures d'instruction.

§ 4. Dans les limites de la garantie, la personne lésée a contre l'assureur de responsabilité un droit propre à l'indemnité.

L'indemnité due par l'assureur de responsabilité revient à la personne lésée, à l'exclusion des autres créanciers de l'assuré.

Lorsqu'il y a plus d'une personne lésée et que la somme totale de l'indemnité dépasse la garantie couverte par l'assureur de responsabilité, les droits des personnes lésées contre l'assureur de responsabilité sont proportionnellement réduits.

L'assureur de responsabilité qui, avant d'avoir pris connaissance des réclamations des autres personnes lésées, a de bonne foi payé aux personnes lésées qui lui étaient connues proportionnellement trop d'indemnités, n'est tenu pour la part résiduelle qu'à concurrence du montant assuré.

§ 5. En matière d'assurance de responsabilité obligatoire, les exceptions, les franchises, la nullité et la déchéance qui découlent de la loi ou du contrat, et dont la cause est un fait qui s'est produit avant ou après le sinistre, ne peuvent être opposées à la personne lésée.

Si la déclaration de nullité, la résiliation, le terme ou la suspension du contrat est intervenue avant que le sinistre ne se produise, elle peut toutefois être opposée à la personne lésée.

En matière d'autres assurances de responsabilité, l'assureur ne peut opposer à la personne lésée les exceptions, la nullité ou la déchéance découlant de la loi ou du contrat que pour autant qu'elles soient causées par un fait antérieur au sinistre.

§ 6. L'assureur de responsabilité peut se réserver dans le contrat le droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour le cas où il devrait délivrer une prestation d'assurance à une personne lésée alors qu'il aurait pu la refuser ou la réduire au preneur d'assurance ou à l'assuré.

Sous peine de déchéance du droit de recours, l'assureur de responsabilité doit informer le preneur d'assurance ou, le cas échéant, l'assuré qui ne serait pas le preneur d'assurance, de son intention d'introduire le recours, dès qu'il a connaissance des faits sur lesquels il est fondé.

§ 7. Une décision de justice ne peut être opposée à l'assureur de responsabilité, au preneur d'assurance, à l'assuré ou à la personne lésée, que si ceux-ci ont été parties au procès.

Néanmoins, la décision de justice rendue dans un litige entre la personne lésée et l'assuré peut être opposée à l'assureur de responsabilité si celui-ci a assumé en fait la direction du procès.

L'assureur de responsabilité, l'assuré et le preneur d'assurance peuvent intervenir dans la procédure introduite par la personne lésée ou une autre personne concernée, volontairement ou par voie d'intervention forcée.

Lorsque l'action contre l'assuré est introduite devant un tribunal pénal, l'assureur de responsabilité peut intervenir volontairement ou se voir assigné en intervention forcée par l'assuré ou la personne lésée, mais le juge pénal ne peut se prononcer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

§ 8. Si le contrat contient une clause arbitrale, la personne lésée peut également faire valoir devant les arbitres ses propres droits contre l'assureur de responsabilité.

b) EXPLICATION

9.146. Dans l'approche actuelle, la couverture d'assurance de la responsabilité liée aux opérations de transport relève également de l'assurance-transport. La proposition présentée ici fixe quelques règles élémentaires à cet égard.

On perd fréquemment de vue que, contrairement aux branches de l'assurance de choses (corps et facultés), la branche de l'assurance de responsabilité concerne également les intérêts de tiers lésés (par exemple, les victimes des accidents de la route ou du chemin de fer ou les accidents maritimes, fluviaux et aériens), qui peuvent être des particuliers civils. En raison de l'implication de tiers, une réglementation légale est nécessaire¹⁶⁸.

9.147. La rédaction du § 1er proposé tient compte de l'article 79 correspondant de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

9.148. La disposition proposée au § 2 contient une disposition par analogie avec l'article 82 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre 1992 : à défaut d'une telle disposition, une longue défense injustifiée par l'assureur pourrait altérer la somme assurée, non seulement au détriment de l'assuré, mais surtout du tiers lésé.

9.149. Le § 3 s'inspire également des articles 80 et 81 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre .

9.150. La mesure proposée au § 4 prévoit un droit propre à la victime contre l'assureur de responsabilité. L'action directe envisagée vaudra également à l'égard des P § I Clubs. La règle anglaise "pay to be paid" ne pourra s'appliquer lorsque le sinistre est soumis au droit belge.

En application de l'article 106 du Code DIP, le droit de la responsabilité applicable détermine également le droit à l'action de la victime. En application de l'article 18 du Règlement Rome II, le tiers lésé dispose d'une action directe lorsque celle-ci est prévue, soit dans la loi applicable au contrat d'assurance, soit dans la loi applicable à l'obligation de responsabilité extracontractuelle.

La tendance internationale va dans le sens d'une généralisation du droit propre de la partie lésée contre l'assureur de responsabilité, et ce également dans le droit des transports. Outre les traités internationaux déjà cités¹⁶⁹, les articles 12.8 du Traité HNS et l'article 12.10 de la Convention sur l'enlèvement des épaves contiennent un tel droit propre.

En ce qui concerne le droit belge, on pourrait se référer à la généralisation de l'action directe de la partie lésée prévue à l'article 87 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre¹⁷⁰.

Au cours de la première consultation, l'ABAM a souhaité que l'action directe de la victime lésée soit reprise dans la loi. Cette demande a déjà été formulée par le passé¹⁷¹.

9.151. Les paragraphes 5, 6 et 7 reflètent partiellement les articles 87, 88 resp. 89 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. La rédaction en a toutefois été simplifiée.

¹⁶⁸ Voir les généralités *supra*, n° 9.43.

¹⁶⁹ Voir *supra*, n° 9.22.

¹⁷⁰ Pour une situation du problème en général et ses commentaires, voir e.a. Fontaine, 487, n° 688 et 513 et s. , n° 740 et s.

¹⁷¹ Voir Hollenfetz du Treux, 529.

9.152. La disposition figurant au § 8 concernant la jurisprudence arbitrale tend à supprimer l'incompatibilité entre le droit propre accordé au tiers lésé par la loi et par la nature conventionnelle de l'arbitrage (voir également l'article 1696bis du Code judiciaire).

B.14. ARTICLE 9.14. ASSURANCE POUR COMPTE

A) TEXTE DE LOI

9.153.

Article 9.14. L'assurance pour compte

Le contrat d'assurance-transport peut être conclu pour compte d'un autre assuré, qu'il soit désigné ou non.

Même lorsque l'assuré n'a pas encore accepté la couverture, le preneur d'assurance ne peut rétracter la couverture.

B) EXPLICATION

9.154. La disposition proposée contient une réglementation légale élémentaire de l'assurance "pour compte", et en particulier de l'assurance « pour compte de qui il appartiendra » pratiquée de longue date dans l'assurance transport, notamment lors des ventes CIF. Cette forme d'assurance trouve d'ailleurs son origine dans l'assurance maritime.

9.155. Il convient de prêter attention à la différence entre l'assurance pour compte de qui il appartiendra et l'assurance sous une police au porteur (quoiqu'en pratique - telle que dans la Police d'Anvers de 1859 ou dans la Police d'Anvers sur marchandises de 2004 - les deux particularités vont généralement de pair)¹⁷². Dans une assurance pour compte, le souscripteur reste partie au contrat; en principe, il continue de devoir déclarer le risque et payer les primes¹⁷³. L'assurance au porteur implique toutefois un transfert de la relation d'assurance, telle qu'elle résulte de la police. Elle fait l'objet de l'article 9.15 commenté ci-après.

9.156. Il y a une nécessité à réglementer les éléments de l'assurance (transport) pour compte (1) parce que la loi actuelle n'en contient pas le cadre, (2) parce que l'assurance pour compte de qui il appartiendra s'élabore actuellement comme une règle coutumière et (3) parce qu'il n'y a toujours pas de clarté quant à la nature juridique de la formule¹⁷⁴.

Pour ce qui concerne la législation en vigueur, il faut tout d'abord constater que l'article 5 de la loi sur les assurances en général, qui stipule à son premier alinéa que l'assurance peut être contractée pour compte d'autrui "en vertu d'un mandat général ou spécial ou même sans mandat" ne peut, selon une opinion généralisée, servir de base à l'assurance pour compte¹⁷⁵.

¹⁷² Sur la différence, voir spéc. Dieryck, 161-163, nos 233-234.

¹⁷³ Fontaine, 185, n° 214.

¹⁷⁴ Voir e.a. Dieryck, 153 et s., n° 224 et s.; comparez Vandeputte, 63-65.

¹⁷⁵ Voir e.a. Dieryck, 155-156, n° 227; comparer e.a. Fontaine, 188, n° 219, note 546; Wouters, J., "De verzekering voor rekening in het verzekeringrecht van vandaag en morgen". *De Verz.* 1988, (404), 412, n° 9 et 413, n° 10. La réponse donnée au Livre vert (Question 131) par l'ABDM, qui considère que l'article 5 de la loi sur les assurances en général donnerait satisfaction, est difficilement acceptable.

La loi sur le contrat d'assurance terrestre offre sur ce point la réglementation suivante :

Article 38. Assurance pour compte.

L'assurance peut être souscrite pour compte de qui il appartiendra. Dans ce cas, l'assuré est celui qui justifie de l'intérêt d'assurance lors de la survenance du sinistre.

Les exceptions inhérentes au contrat d'assurance que l'assureur pourrait opposer au preneur sont également opposables à l'assuré quel qu'il soit.

Cette disposition a suscité la critique d'un auteur tel que Fontaine. Contrairement à ce que l'intitulé mentionne, elle ne concerne apparemment que le cas spécifique de l'assurance "pour compte de qui il appartiendra". En outre, cette disposition est insérée à tort dans le chapitre III de la loi, à côté des "Dispositions propres aux assurances à caractère indemnitaire", alors qu'elle concerne toutes les sortes d'assurances. Finalement, la loi omet de préciser que le preneur d'assurance ne peut pas révoquer la disposition en faveur du tiers (un droit qui est acquis au preneur d'assurance dans la stipulation pour autrui, tel que réglée par l'article 1121 du Code civil). Le second alinéa de cet article est approuvé par l'auteur¹⁷⁶.

Il y a une controverse quant à savoir si l'assurance pour compte peut être raccrochée à une autre disposition de la loi sur le contrat d'assurance terrestre qui s'énonce comme suit :

Article 22. Stipulation pour autrui.

Les parties peuvent convenir à tout moment qu'un tiers peut prétendre au bénéfice de l'assurance aux conditions qu'elles déterminent.

Ce tiers ne doit pas être désigné, ni même être conçu, au moment de la stipulation, mais il doit être déterminable au jour de l'exigibilité des prestations d'assurances.

D'après Fontaine, cette disposition concerne l'attribution bénéficiaire, à distinguer de l'assurance pour compte¹⁷⁷.

9.157. Au premier alinéa de la disposition proposée, il est confirmé en principe que dans l'assurance-transport, l'assurance pour compte est possible et justifiée.

Il est précisé au second alinéa que le preneur d'assurance ne peut révoquer la couverture d'assurance même lorsque l'assuré n'a pas encore accepté la couverture.

9.158. En ce qui concerne l'opposabilité des exceptions, il est référé à l'article 9.16 expliqué ci-après.

¹⁷⁶ Voir Fontaine, 188 et s., n° 219 et s.; comp. e.a. Schuermans, 265 et s., n° 355 et s.

¹⁷⁷ Voir Fontaine, 193-194, n° 227-229, et les références qui l'accompagnent; comp. e.a Schuermans, 265-266, n° 356.

B.15. ARTICLE 9.15. CESSION ET MISE EN GAGE

A) TEXTE DE LOI

9.159.

Article 9.15. Cession et mise en gage

§ 1er. La police et le certificat d'assurance peuvent être émis à ordre ou au porteur. Par dérogation à l'article 1325 du Code civil, ils peuvent dans ce cas être établis en un seul original.
Par dérogation à l'article 1690 du Code civil, ils peuvent être transmis par endossement ou par simple remise.
Sauf preuve contraire, l'intérêt d'assurance est présumé exister dans le chef de l'endossataire légitime ou du porteur.

§ 2. Le preneur d'assurance et l'assuré peuvent donner en gage les droits découlant du contrat d'assurance-transport.

B) EXPLICATION

9.160. Le § 1er proposé confirme que l'émission de polices transmissibles est valable dans tout le secteur de l'assurance-transport. Sous le régime du droit commun de l'assurance en vigueur, la validité des polices à ordre ou au porteur est contestée à défaut de base légale, mais on admet que cette pratique est de mise dans l'assurance maritime. On admet traditionnellement dans ce secteur que le porteur de la police possède l'intérêt d'assurance requis¹⁷⁸. Le texte de loi proposé codifie cette façon de voir les choses et confirme plus spécialement que la charge de la preuve est inversée.

Le droit à la prestation d'assurance est incorporé dans le titre négociable. La police négociable est donc en premier lieu un moyen de preuve de l'obligation de l'assureur. En plus, elle offre un moyen simple pour le transfert de la créance contre l'assureur. Et en fin de compte, la police négociable offre un moyen de légitimation du porteur ou de l'endossataire en tant que créancier de l'assureur. Du fait que l'assureur se libère de son obligation par le paiement au porteur de la police ou à l'endossataire, l'assureur est protégé contre le risque de se voir invité à payer plus d'une fois. La problématique de l'intérêt d'assurance est à mettre en rapport avec le souci de prévenir le risque de multiples réclamations contre l'assureur.

9.161. Il n'a pas été jugé utile de développer une réglementation de l'intérêt d'assurance à la suite du décès du preneur d'assurance (comp. article 46 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre) ou du transfert de la chose assurée (comp. article 57 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre et l'article 30 de la loi sur les assurances en général). Il faut qu'il soit clair que la qualité d'assuré et les droits à la couverture d'assurance peuvent être transmis :

- de plein droit, au successeur à titre universel de l'assuré, sauf si le contrat d'assurance a été conclu à titre personnel;
- au successeur désigné à titre particulier dans le contrat d'assurance-transport;

¹⁷⁸ Voir et comparer e.a. Beltjens IV, art 191, 874 et s.; Dieryck, 41-42, n° 70; Fontaine, 366-367, n° 474; Fredericq, S., "La transmission des obligations en droit des assurances". Dans X., *La transmission des obligations. Travaux des IXes Journées d'études juridiques Jean Dabin organisées par le Centre de Droit des Obligations*, Bruxelles/Paris, Bruylants/L.G.D.J., 1980, (343), 359-360, Vandeputte, 71-72.

- à tout autre tiers, de l'accord de l'assureur et de l'assuré.

9.162. Le § 2 proposé tend à organiser une meilleure utilisation de la couverture d'assurance – corps ou –facultés en tant qu'instrument de crédit. Dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre, la mise en gage n'est réglée que pour les contrats d'assurance-vie (article 117).

Selon que le contrat d'assurance-transport est repris dans, soit une police non cessible, soit une police à ordre ou encore une police au porteur, la mise en gage s'effectue respectivement par l'établissement d'un avenant, endossement ou par la remise du titre.

B.16. ARTICLE 9.16. EXCEPTIONS

A) TEXTE DE LOI

9.163

Article 9.16. Exceptions

Lorsque l'assurance pour compte est conclue ou la police ou le certificat d'assurance est émis à ordre ou au porteur, l'assureur ne peut opposer à l'assuré de bonne foi les exceptions qui découlent de la loi ou du contrat d'assurance-transport et qui sont fondées sur un manquement du preneur d'assurance ou d'un assuré précédent.

Si l'assureur devait délivrer une prestation d'assurance qu'il était en droit de refuser en application de la loi ou du contrat au preneur d'assurance ou à un assuré précédent, il aura un droit de recours contre cette partie.

B) EXPLICATION

9.164. Afin de faciliter l'assurance pour compte et la cessibilité de la police à ordre ou au porteur et du certificat d'assurance, la règle proposée ici tend à donner un caractère abstrait à la non-opposabilité des moyens de défense à l'assuré. Dans une certaine mesure, le droit à la prestation d'assurance se trouve dissocié de la relation de couverture sous-jacente entre l'assureur et le preneur d'assurance. La réglementation tend à la protection du tiers de bonne foi et, dans l'assurance de responsabilité, également du tiers lésé. Il serait injuste que la couverture d'assurance ne sorte pas d'effet et que l'assuré et la partie lésée se voient sanctionnés pour un manquement du preneur d'assurance, cocontractant de l'assureur. La possibilité d'un recours contre le preneur d'assurance et la condition de bonne foi dans le chef de l'assuré mettent l'assureur à l'abri des abus.

Cette réglementation diffère de celle de l'article 38, second alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre .

B.17. ARTICLE 9.17. COASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

9.165.

Article 9.17. Coassurance

§ 1er. Tout assuré et toute personne lésée a droit à la communication par l'assureur et le preneur d'assurance du nom, du siège et, si nécessaire, du lieu de résidence de tous les coassureurs.

§ 2. En cas de coassurance, un apériteur doit être désigné dans le contrat. À défaut, l'apériteur est désigné par le Président du Tribunal de commerce sur simple requête déposée par la partie la plus diligente parmi le preneur d'assurance, l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée. L'ordonnance est rendue publique par le greffier dans les cinq jours du prononcé par extrait publié dans le Moniteur belge.

§ 3. L'apériteur est réputé mandataire des autres assureurs pour encaisser la prime et pour recevoir les déclarations prévues par le contrat et faire les diligences requises en vue du règlement des sinistres, en ce compris la détermination de la cause du sinistre.

§ 4. L'apériteur peut représenter les autres coassureurs en justice, en tant que demandeur ou défendeur.

§ 5. Le preneur d'assurance, l'assuré, le bénéficiaire et la partie lésée peuvent adresser à l'apériteur toutes significations et notifications en rapport avec les actions en justice découlant du contrat contre les coassureurs, considérés comme ayant élu domicile auprès de l'assureur apériteur.

§ 6. L'assureur apériteur tient les coassureurs informés de l'exécution de ses tâches.

B) EXPLICATION

9.166. Plus que dans d'autres assurances commerciales ou industrielles, le recours à la technique de la coassurance est fréquent en matière d'assurances-transport, en raison de l'intervention de nombreux assureurs, souvent difficiles à retracer.

Quoique la consultation du Livre vert (Questions 121-122) n'ait fait apparaître qu'un intérêt modéré pour une réglementation légale du statut des coassureurs, quelques voix se sont élevées pour régler au moins la position de l'assureur-apériteur.

La loi sur le contrat d'assurance terrestre contient à ce sujet une réglementation explicite, qui s'articule comme suit :

Article 28. Apérition.

En cas de coassurance, un apériteur doit être désigné dans le contrat. Celui-ci est réputé mandataire des autres assureurs pour recevoir les déclarations prévues par le contrat et faire les diligences requises en vue du règlement des sinistres, en ce compris la détermination du montant de l'indemnité.

En conséquence, l'assuré peut lui adresser toutes les significations et les notifications, sauf celles relatives à une action en justice intentée contre les autres coassureurs. Si aucun apériteur n'a été désigné dans le

contrat, l'assuré peut considérer n'importe lequel des coassureurs comme apériteur pour l'application du présent article. L'assuré doit cependant toujours s'adresser au même coassureur comme apériteur.

La réglementation proposée ici est plus ou moins inspirée de cet article.

Dans la loi sur les assurances en général, il n'est fait qu'une allusion à la possibilité de coassurance (article 26).

9.167. L'article de loi proposé ici est nécessaire pour écarter les difficultés insurmontables fréquemment rencontrées par le preneur d'assurance ou l'assuré lorsqu'il veut assigner les assureurs pour entendre faire droit à ses prétentions à l'indemnité.

9.168. Le § 1er proposé est complémentaire à l'article 9.8., § 3, déjà commenté plus haut.

9.169. Afin de couvrir également l'hypothèse de la coassurance dans l'assurance de responsabilité, la possibilité de la désignation d'un assureur-apériteur par le tribunal a été prévue au § 2. En règle générale, le premier coassureur pourra être considéré comme apériteur. À cet égard, la solution proposée à l'article 28 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre est inefficace, puisqu'un même sinistre peut concerner plus d'une personne lésée et que celles-ci n'agissent pas ensemble ou de manière coordonnée. La publication de l'ordonnance tend à informer les tiers intéressés, mais n'a pas d'effet juridique en soi. À l'occasion d'une réflexion future concernant une éventuelle incorporation de la nouvelle réglementation de l'assurance-transport dans une loi générale sur le transport et un achèvement plus avancé de l'Ébauche du Code belge de la navigation, on pourra songer à faire ladite publication dans les Annexes de la Navigation du Moniteur Belge.

9.170. Le § 3 proposé s'inspire en partie de la rédaction de l'article 28, premier alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

9.171. Les paragraphes 4 et 5 proposés contiennent une réglementation plus étendue que celle de l'article 28, deuxième alinéa, de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, considérée par la doctrine comme trop étroite¹⁷⁹.

Dans la réglementation proposée, l'assureur-apériteur interviendra en tant que partie formelle au procès pour représenter en justice les parties matériellement au procès, comme demandeur ou comme défendeur¹⁸⁰. Le demandeur a toujours le choix d'assigner soit l'assureur principal, soit tous les coassureurs. Le mot "peut" ne signifie donc pas que l'assureur principal peut choisir d'intervenir ou non comme défendeur représentant.

Il convient également de rappeler à cet égard l'article 12, § 3, de la loi de contrôle, qui énonce ce qui suit :

Les entreprises étrangères d'assurances sont tenues de désigner un mandataire général ayant son domicile et sa résidence en Belgique et doté de pouvoirs suffisants pour engager l'entreprise à l'égard des tiers et pour la représenter vis-à-vis des autorités et des juridictions belges.
Si le mandataire est une personne morale, celle-ci doit avoir son siège social en Belgique et désigner à son tour, pour la représenter, une personne physique remplissant les conditions indiquées ci-dessus.

¹⁷⁹ Fontaine, 566, n° 816, et les références y renseignées.

¹⁸⁰ Voir à ce sujet déjà Roland S., *Subrogatie van verzekeraars en tenaamstelling van proceduredocumenten*", dans LA Tricot (457), et sur la suggestion qui y est faite, également Broeckx, K., "Vertegenwoordiging in rechte en naamlening in het geding", RW 1994-95, 248, 253, n° 32.

En cas de renonciation au mandat ou de révocation de celui-ci ou en cas de décès du mandataire général ou de la personne physique désignée pour le représenter, l'entreprise doit prendre les mesures nécessaires pour que le successeur soit en fonction dans le mois.

En application de l'article 30ter et de l'article 30quater du Règlement de Contrôle¹⁸¹ les assureurs-transport étrangers sont dispensés de cette obligation légale.

À titre de plus ample comparaison, il peut être référé à l'article 446 du projet de la nouvelle loi maritime espagnole¹⁸², qui énonce :

Artículo 446. Abridor del coaseguro.

1. *El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado, salvo pacto en contrario, tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.*
2. *Cada coasegurador está obligado, salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva. El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores. Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.*
3. *Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.*

9.172. L'obligation solidaire des coassureurs ne doit pas être mentionnée explicitement dans la loi, mais ne doit pas plus en être exclue.

En tant que commerçants, les coassureurs sont légalement tenus solidairement par un usage *contra legem* (contrairement à l'article 1201 du Code civil)¹⁸³.

Par contre, la loi sur le contrat d'assurance terrestre stipule ce qui suit :

Article 27. Coassurance.

Sauf convention contraire, la coassurance n'implique pas la solidarité.

Dans la pratique, la coassurance allant de pair avec la solidarité se rencontre de temps à autre, mais rarement. L'absence de solidarité répond à l'intention de la coassurance, dont le but est de répartir le risque trop important pour un seul assureur¹⁸⁴.

Il n'a pas paru nécessaire d'introduire une réglementation légale explicite pour l'assurance-transport. Lors de la première consultation, personne ne l'a demandée¹⁸⁵.

9.173. Le § 6 est justifié à la lumière de l'intérêt de tous les coassureurs à une information complète. Il s'agit d'une tâche normale pour l'apériteur, rejoignant la règle du droit commun en matière de mandat (voir article 1993 du Code civil et l'obligation d'informer qui pèse sur le

¹⁸¹ AR du 22 février 1991 contenant le Règlement concernant le contrôle des entreprises d'assurance (MB 11 avril 1991, tel que modifié).

¹⁸² Voir à ce sujet supra, n° 9.29.

¹⁸³ Voir e.a. Schuermans, 25, n° 29, et les références qui y figurent; Vandeputte, 325.

¹⁸⁴ Fontaine, 563, n° 812.

¹⁸⁵ La même observation vaut pour le statut du mandat judiciaire de l'agent d'assurance.

mandataire). L'assureur apériteur doit assumer cette responsabilité, au besoin en collaboration avec l'intermédiaire d'assurance qu'il a mandaté. L'assuré ne doit d'aucune façon être la victime des problèmes d'identification et de confidentialité.

B.18 ARTICLE 9.18. CONCOURS D'ASSURANCES

A) TEXTE DE LOI

9.174

Article 9.18. Concours d'assurances

§ 1er. Lorsqu'un même intérêt est assuré contre le même risque auprès de plusieurs assureurs, l'assuré ou la personne lésée peut exiger de chaque assureur la livraison de la prestation d'assurance, dans les limites des obligations de chacun d'eux, et à concurrence de l'indemnisation du dommage subi auquel il a droit.

Sauf en cas de fraude, aucun des assureurs ne peut se prévaloir de l'existence d'autres contrats couvrant le même risque pour refuser sa garantie.

§ 2. La charge du sinistre se répartit comme suit :

1° si la valeur de l'intérêt assurable est déterminable, la répartition s'effectue entre les assureurs proportionnellement à leurs obligations respectives;

2° si la valeur de l'intérêt assurable n'est pas déterminable, la répartition s'effectue par parts égales entre tous les contrats jusqu'à concurrence du montant maximum commun assuré par l'ensemble des contrats, sans qu'il ne soit plus tenu compte des contrats dont la garantie effectivement accordée atteint ce dernier montant, le solde éventuel de l'indemnité se répartit de la même manière entre les autres contrats. Cette technique de répartition se reproduit par tranches successives jusqu'à la hauteur du montant total de l'indemnité ou des garanties effectivement accordées par l'ensemble des contrats;

3° lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, celle-ci est répartie entre les autres assureurs de la manière prévue au 2°, sans toutefois que le montant assuré par chacun puisse être dépassé.

Lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, les autres assureurs disposent contre eux d'un droit de recours dans la mesure où ils ont assumé une charge supplémentaire.

§ 3. Le contrat d'assurance avec concurrence d'assureurs régi par le droit étranger ne peut entraîner la répartition qu'à condition de réciprocité.

B) EXPLICATION

9.175. La disposition proposée règle le concours ou la pluralité d'assurances¹⁸⁶.

Momentanément, cette matière est traitée d'une manière fondamentalement différente dans la loi sur les assurances en général par rapport à la loi sur le contrat d'assurance terrestre .

La loi sur les assurances en général contient la réglementation suivante :

¹⁸⁶ Sur cette matière, voir et comparer e.a. Fontaine, 418 et s., n° 566 et s.; Hendrikse, M.L., "Samenloop van zeeverzekeringen in rechtsvergelijkend perspectief", dans LA Huybrechts , 365-388; Schuermans, 671 et s.; Vandepitte, 156 et s.

Article 12.

Les choses assurées dont la valeur entière est couverte par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques au profit de la même personne. Si l'entièvre valeur n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats. Toutes les assurances contractées le même jour seront censées faites simultanément.

Article 13.

La perte, soit totale, soit partielle, se répartit entre les diverses assurances de même date, dans la proportion des sommes assurées par chacune, et entre les diverses assurances de date différente, en proportion de la valeur dont chacune répond.

Article 14.

Les assurances successives des mêmes valeurs contre les mêmes risques et au profit des mêmes personnes auront néanmoins effet :

1°. Si elles ont lieu du consentement de chacun des assureurs; la perte se répartit, dans ce cas, comme si les deux assurances avaient été prises simultanément;

2°. Si l'assuré décharge le premier assureur de toute obligation pour l'avenir, sans préjudice de ses propres obligations. La renonciation doit, dans ce dernier cas, être notifiée à l'assureur, et il en est fait mention, à peine de nullité, dans la nouvelle police.

La loi sur le contrat d'assurance terrestre contient la réglementation suivante :

Article 45 :

Répartition de la charge du sinistre en cas de pluralité de contrats.

§ 1er. Si un même intérêt est assuré contre le même risque auprès de plusieurs assureurs, l'assuré peut, en cas de sinistre, demander l'indemnisation à chaque assureur, dans les limites des obligations de chacun d'eux, et à concurrence de l'indemnité à laquelle il a droit.

Sauf en cas de fraude, aucun des assureurs ne peut se prévaloir de l'existence d'autres contrats couvrant le même risque pour refuser sa garantie.

§ 2. Sauf accord entre les assureurs au sujet d'un autre mode de répartition, la charge du sinistre se répartit comme suit :

1° si la valeur de l'intérêt assurable est déterminable, la répartition s'effectue entre les assureurs proportionnellement à leurs obligations respectives;

2° si la valeur de l'intérêt assurable n'est pas déterminable, la répartition s'effectue par parts égales entre tous les contrats jusqu'à concurrence du montant maximum commun assuré par l'ensemble des contrats; sans qu'il ne soit plus tenu compte des contrats dont la garantie effectivement accordée atteint ce dernier montant, le solde éventuel de l'indemnité se répartit de la même manière entre les autres contrats, cette technique de répartition étant reproduite par tranches successives jusqu'à la hauteur du montant total de l'indemnité ou des garanties effectivement accordées par l'ensemble des contrats;

3° lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, celle-ci est répartie entre les autres assureurs de la manière prévue au 2°, sans toutefois que le montant assuré par chacun puisse être dépassé.

§ 3. Lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, les autres assureurs disposent contre eux d'un droit de recours dans la mesure où ils ont assumé une charge supplémentaire.

La loi sur le contrat d'assurance terrestre a sensiblement amélioré la situation de l'assuré. Il peut exiger l'indemnité de chaque assureur, dans les limites des obligations de chacun d'eux et à concurrence de l'indemnité à laquelle il a droit. Les divers assureurs sont tenus *in solidum* à l'égard

de l'assuré. Le nouveau régime va également à l'encontre des clauses "pour autant que non couvertes ailleurs" ou clauses de "subsidiarité" par lesquelles la garantie n'est due qu'à défaut de couverture par un autre assureur. La règle stipulée au § 2 est supplétive, de sorte que les assureurs peuvent y déroger (ce qu'ils font d'ailleurs en pratique).

9.176. Au cours de la consultation à l'aide du Livre vert (Question 118), il n'y a pas eu de vision claire, voire unanime sur le choix entre le régime de la loi sur les assurances en général, où la chronologie des assurances concurrentes est déterminante et où la police la plus ancienne supporte toute la charge de l'indemnité, et le régime de la loi sur le contrat d'assurance terrestre, où tous les assureurs peuvent être interpellés avec une proportionnalité entre eux.

Dans la doctrine plus ancienne, la tendance à maintenir le régime existant avait la faveur, en raison de la supériorité de la Police maritime d'Anvers¹⁸⁷.

Dans le cercle de l'ABDM, on a reconnu l'importance de la problématique, et il fut suggéré e.a. de prendre position sur la base d'une enquête à faire en droit comparé.

9.177. Une exploration sommaire en droit comparé indique que le régime proportionnel est largement répandu¹⁸⁸.

Dans la même tendance, la *Restatement of European Insurance Contract Law* a proposé la réglementation suivante :

Article 8:104

Assurance multiple

(1) *Lorsqu'un même intérêt est assuré auprès de plus d'un assureur, l'assuré est en droit d'introduire une réclamation auprès de chacun des assureurs ou plusieurs assureurs jusqu'au montant nécessaire pour indemniser le dommage réellement subi par l'assuré.*

(2) *L'assureur contre qui une réclamation est introduite est tenu d'indemniser à concurrence de la somme assurée sous la police, et également à supporter les frais de sauvetage, sans préjudice au droit de se retourner contre un autre assureur.*

(3) *Entre assureurs, les obligations et les droits tels que visés à l'alinéa 1er sont réglés proportionnellement aux montants pour lesquels chacun d'eux s'est engagé à l'égard de l'assuré.*

9.178. A la lumière de ce qui précède, il fut opté dans le texte de loi proposé pour une transposition de la réglementation de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

Il y a à cela deux raisons.

Premièrement, cette réglementation semble rejoindre au mieux ce qui se fait sur l'échelle internationale et sur l'échelle européenne.

Secondement, l'alignement sur la loi sur le contrat d'assurance terrestre évite les problèmes tant en raison d'un concours entre les assurances terrestres et les assurances-transport qu'en cas de concours transfrontaliers entre couvertures soumises au droit étranger.

¹⁸⁷ Voir Hollenfetz du Treux, 526-528.

¹⁸⁸ Voir et comparer Section 80 du *Marine Insurance Act 1906* britannique, l'article L172-30 du *Code des assurances* français, l'article 7:961 du NBW néerlandais; le § 78 de la *Versicherungsvertraggesetz* allemande.

9.179. L'exigence de la réciprocité stipulée au § 3 est proposée d'après l'exemple du § 78 (2), deuxième phrase de la *Versicherungsvertragsgesetz* allemande, qui énonce ce qui suit :

Ist auf eine der Versicherungen ausländisches Recht anzuwenden, kann der Versicherer, für den das ausländische Recht gilt, gegen den anderen Versicherer einen Anspruch auf Ausgleichung nur geltend machen, wenn er selbst nach dem für ihn maßgeblichen Recht zur Ausgleichung verpflichtet ist.

B.19 ARTICLE 9.19. FAILLITE DU PRENEUR D'ASSURANCE

A) TEXTE DE LOI

9.180.

Article 9.19. Faillite du preneur d'assurance

En cas de faillite du preneur d'assurance, la couverture d'assurance revient à la masse de la faillite, qui supporte le paiement des primes échues après la déclaration de faillite.

B) EXPLICATION

9.181. En matière de faillites, il faut tout d'abord tenir compte des articles 48/2 et s. de la loi de contrôle. L'article 29 de la loi sur les assurances en général n'est pas repris dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre et semble donc inutile. La disposition proposée ici s'inspire de l'article 32, premier alinéa, et également de l'article 59 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre.

B.20. ARTICLE 9.20. PRESCRIPTION

A) TEXTE DE LOI

9.182.

Article 9.20. Prescription

§ 1er. Le délai de prescription pour toute action dérivant d'un contrat d'assurance-transport est de trois ans.

Le délai commence à courir à partir du jour de l'événement qui donne ouverture à l'action. Lorsque celui à qui appartient l'action prouve qu'il n'a eu connaissance de cet événement qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder trois ans à dater de l'événement, le cas de fraude excepté.

En matière d'assurance de responsabilité, le délai court en ce qui concerne l'action récursoire de l'assuré contre l'assureur à partir de la demande en justice de la personne lésée, sans distinguer s'il s'agit d'une demande originale d'indemnisation ou d'une demande ultérieure à la suite d'une aggravation du dommage ou de la survenance d'un dommage nouveau.

§ 2. Sous réserve de dispositions légales particulières, l'action résultant du droit propre que la personne lésée possède contre l'assureur en vertu de l'article 9.13, § 4, se prescrit par cinq ans à compter du fait génératrice du dommage ou, s'il y a infraction pénale, à compter du jour où celle-ci a été commise.

Toutefois, lorsque la personne lésée prouve qu'elle n'a eu connaissance de son droit envers l'assureur qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à partir de

cette date, sans pouvoir excéder dix ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, du jour où elle a été commise.

§ 3. L'action récursoire de l'assureur contre l'assuré se prescrit par trois ans à compter du jour du paiement par l'assureur, le cas de fraude excepté.

§ 4. La prescription court contre les mineurs, les interdits et autres incapables, sauf en ce qui concerne l'action visée à l'article 9.20, § 2.

§ 5. La prescription ne court pas contre l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée qui, par force majeure, se trouve dans l'impossibilité d'agir dans les délais prescrits.

§ 6. Si la déclaration de sinistre a été faite en temps utile, la prescription est interrompue jusqu'au moment où l'assureur a fait connaître sa décision par écrit à l'autre partie.

§ 7. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assureur. La suspension ou l'interruption de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assuré.

§ 8. La prescription de l'action visée à l'article 9.20, § 2, est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

b) EXPLICATION

9.183. Il est évident que la nouvelle réglementation doit contenir des dispositions en matière de prescription. Cela a été suggéré dans le Livre vert (Question 143), suivi de l'assentiment de principe tant de la part de l'ABDM que de l'ABAM.

Actuellement la prescription est réglée par l'article 32 de la loi sur les assurances en général, qui stipule que toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite après trois ans, à compter de l'événement qui y donne ouverture, et qu'en cas d'action récursoire de l'assuré contre l'assureur, le délai ne prend cours qu'à partir de la demande en justice de la victime, soit qu'il s'agisse d'une demande originale d'indemnisation, soit qu'il s'agisse d'une demande ultérieure en suite de l'aggravation du dommage ou de la survenance d'un dommage nouveau.

La loi sur le contrat d'assurance terrestre est beaucoup plus explicite et contient la disposition suivante :

Article 34. Délai de prescription

§ 1er. Le délai de prescription de toute action dérivant du contrat d'assurance est de trois ans. En assurance sur la vie, le délai est de trente ans en ce qui concerne l'action relative à la réserve formée, à la date de la résiliation ou de l'arrivée du terme, par les primes payées, déduction faite des sommes consommées.

Le délai court à partir du jour de l'événement qui donne ouverture à l'action. Toutefois, lorsque celui à qui appartient l'action prouve qu'il n'a eu connaissance de cet événement qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder cinq ans à dater de l'événement, le cas de fraude excepté.

En matière d'assurance de la responsabilité, le délai court, en ce qui concerne l'action récursoire de l'assuré contre l'assureur, à partir de la demande en justice de la personne lésée, soit qu'il s'agisse d'une demande originale d'indemnisation, soit qu'il s'agisse d'une demande ultérieure ensuite de l'aggravation du dommage ou de la survenance d'un dommage nouveau.

En matière d'assurance de personnes, le délai court, en ce qui concerne l'action du bénéficiaire, à partir du jour où celui-ci a connaissance à la fois de l'existence du contrat, de sa qualité de bénéficiaire et de la survenance de l'événement duquel dépend l'exigibilité des prestations d'assurance.

§ 2. Sous réserve de dispositions légales particulières, l'action résultant du droit propre que la personne lésée possède contre l'assureur en vertu de l'article 86 se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale à compter du jour où celle-ci a été commise.

Toutefois, lorsque la personne lésée prouve qu'elle n'a eu connaissance de son droit envers l'assureur qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder dix ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, du jour où celle-ci a été commise.

§ 3. L'action récursoire de l'assureur contre l'assuré se prescrit par trois ans à compter du jour du paiement par l'assureur, le cas de fraude excepté.

Article 35. Suspension et interruption de la prescription.

§ 1er. La prescription court contre les mineurs, les interdits et autres incapables, sauf en ce qui concerne l'action visée à l'article 34, § 2.

§ 2. La prescription ne court pas contre l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée qui se trouve par force majeure dans l'impossibilité d'agir dans les délais prescrits.

§ 3. Si la déclaration de sinistre a été faite en temps utile, la prescription est interrompue jusqu'au moment où l'assureur a fait connaître sa décision par écrit à l'autre partie.

§ 3bis. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assuré.

§ 4. La prescription de l'action visée à l'article 34, § 2, est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

Ces dernières dispositions sont reprises dans les dispositions proposées (en supprimant les règles sans objet ici concernant les assurances-vie et les assurances de personnes et en ajoutant, au § 1er, deuxième alinéa, un délai de trois ans au lieu de cinq, afin de rester dans la consistance et l'efficience).

Afin de maintenir un même traitement dans les assurances terrestres et les assurances-transport, le principe de la prescription de trois ans fut maintenu. Ce faisant, on s'est écarté de la tendance vers un seul délai de prescription de deux ans repris à l'Ébauche de Code de la Navigation¹⁸⁹.

Il va de soi que les délais de prescription présentés ici ne sont pas impératifs et qu'ils peuvent donc être raccourcis par convention, mais une extension conventionnelle serait contraire à l'article 2220 du Code civil, qui interdit de renoncer à l'avance à la prescription dans le contrat.

Étant donné que la réglementation de l'action directe concerne le rapport avec des tiers non-cocontractants, elle est déclarée impérative à l'article 9.4.

¹⁸⁹ Voir à cet égard Livre bleu 1, 184-185, n° 1.222-1.224.

B. 21 ARTICLE 9.21. DISPOSITIONS FINALES

A) TEXTE DE LOI

9.184.

Article 9.21. Dispositions finales

§ 1er. L'article 3 du Titre X du Livre I du Code de commerce est remplacé comme suit : Les dispositions du présent titre ne sont pas applicables aux assurances qui sont régies par :

- 1° la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre;
- 2° [XX]

§ 2. À l'article 20, 9°, du Titre XVIII du Livre III du Code civil, les mots "La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre" sont remplacés par les mots "auxquels ni la loi du 25 juin 1992, ni celle sur le contrat d'assurance terrestre ni (XX) n'est d'application.

§ 3. À l'article 2, § 1er, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, la deuxième phrase est remplacée par ce qui suit : "Elle ne s'applique ni à la réassurance, ni aux assurances qui sont régies par (...)".

§ 4. Sont supprimés :

- 1° le Titre VI du Livre II du Code de commerce;
- 2° les articles 276 et 277 du Titre X du même Livre.

B) EXPLICATION

9.185. La disposition proposée met en accord la loi en vigueur et la nouvelle réglementation.

Il est possible qu'ultérieurement, elle soit intégrée dans la loi introduisant le Code de la Navigation belge¹⁹⁰. L'indication "[XX]" sera complétée par la mention de l'intitulé de la nouvelle réglementation (soit une nouvelle loi générale sur le transport, soit une loi séparée sur les assurances-transport).

9.186. Une réglementation transitoire ne semble pas nécessaire : la nouvelle réglementation sera applicable aux nouveaux contrats dès sa mise en vigueur. Pour les contrats existants, la loi respectera l'état actuel (pas d'effet rétroactif; voir Code civil, article 2). Cette dernière disposition ne vaut pas pour les dispositions d'ordre public. Il semble toutefois qu'il n'y ait pas de dispositions d'ordre public qui soient introduites, dont le contenu ne soit pas déjà inclus dans le droit existant, ni que des dispositions d'ordre public soient supprimées.

9.187. Il n'est pas nécessaire d'introduire des dispositions pénales. L'exemple de l'article 139 de la loi sur le contrat d'assurance terrestre ne doit pas être suivi.

¹⁹⁰ Voir à ce sujet le Livre bleu I, 146-147, n° 1.171-1.173.

C. TEXTE DE LOI (SANS EXPLICATIONS)

Article 9.1. Définition des notions

Au sens de la présente loi, on entend par:

- 1° "contrat d'assurance-transport" : le contrat en vertu duquel une partie, appelée assureur, s'engage, moyennant le paiement d'une prime, envers une autre partie, appelée preneur d'assurance, à fournir une prestation d'assurance, à l'occasion de la survenance d'un risque de transport, y compris la convention d'assurance mutuelle contre les risques de transport, mais à l'exclusion de conventions de réassurance des risques de transport;
- 2° "preneur d'assurance": celui qui conclut le contrat d'assurance avec l'assureur;
- 3° "prime" : toute espèce de rémunération demandée par l'assureur en contrepartie de ses engagements;
- 4° "risque de transport" : un événement dommageable incertain propre au transport ou à une activité liée au transport;
- 5° "transport" : le déplacement de personnes ou de biens en surface ou sous l'eau, par route, par rail, par air, par l'espace, par pipe-line ou par plusieurs de ces moyens mentionnés, en incluant le trafic concerné et sans avoir égard s'il s'effectue :
 - c. pour compte propre plutôt que pour compte d'autrui;
 - d. gratuitement ou contre rémunération;
- 6° "activités liées au transport" :
 - k. la manutention et l'entreposage des marchandises dans le cadre d'un transport;
 - l. la prestation de services par des auxiliaires et intermédiaires du transport;
 - m. la navigation de plaisance et sportive sur l'eau, par l'eau ou sous l'eau ou par air;
 - n. la construction et la réparation de véhicules, à l'exception de véhicules routiers;
 - o. la construction et la réparation de conteneurs de transport;
 - p. la pêche maritime;
 - q. l'usage et l'exploitation de maisons flottantes et d'habitations flottantes;
 - r. la gestion et l'exploitation de ports maritimes, fluviaux et aéroports;
 - s. la gestion et l'exploitation d'ouvrages hydrauliques tels que pontons, quais d'amarrage, plates-formes de forage, câbles sous-marins et parcs d'éoliennes;
 - t. la culture et la récolte dans des eaux continuellement exposées aux marées;
- 7° "prestation d'assurance" : le montant payable ou le service à fournir par l'assureur en exécution du contrat d'assurance-transport;
- 8° "assuré" : celui qui est garanti par le contrat d'assurance-transport contre les pertes patrimoniales;
- 9° "personne lésée" : dans une assurance de responsabilité, la personne victime d'un dommage dont l'assuré est responsable;

10° "assurance de personnes" : une assurance dans laquelle la prestation d'assurance ou la prime dépend d'un événement incertain qui altère la vie, l'intégrité physique ou la situation familiale d'une personne;

11° "intérêt d'assurance" : tout intérêt estimable à prix d'argent dans le chef de l'assuré à ne pas voir se réaliser l'événement incertain;

12° "certificat d'assurance" : l'écrit unilatéral délivré par l'assureur établissant la preuve de son obligation de couvrir un risque de transport spécifique.

Article 9.2. Champ d'application

§ 1er. La présente loi est applicable aux contrats d'assurance-transport.

§ 2. Par dérogation au § 1er, la présente loi n'est pas applicable aux contrats :

1° concernant l'assurance des personnes contre un risque de transport;

2° d'assurance contre les risques spécifiques au transport de bagages et de déménagement qui s'exécutent exclusivement par transport routier;

3° d'assurance de dommages matériels aux véhicules routiers;

4° d'assurance de responsabilité réglée par la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance de responsabilité obligatoire en matière de véhicules automoteurs;

5° d'assurance de l'assistance juridique en matière de circulation routière.

Le Roi peut, après avis de la Commission de droit maritime et de la Commission des assurances :

1° définir plus amplement les notions de risque de transport, de transport et des activités liées;

2° à condition que les risques concernés soient en rapport avec le transport ou les activités liées et que la mesure contribue à renforcer la position concurrentielle du marché belge de l'assurance-transport et n'aboutisse pas à un traitement injustifié de parties agissant à titre non professionnel ou extérieur aux entreprises, plus particulièrement les consommateurs, étendre le champ d'application d'une ou plusieurs dispositions de cette loi à des contrats d'assurances à désigner par Lui;

3° à condition que la mesure n'aboutisse pas à un affaiblissement injustifié de la puissance concurrentielle du marché belge de l'assurance-transport et contribue à un meilleur traitement des parties agissant à titre non professionnel ou extérieur aux entreprises, plus particulièrement les consommateurs, déclarer une ou plusieurs dispositions exclues de la présente loi pour des contrats d'assurance désignés par Lui.

Article 9.3. Autre réglementation

§ 1er. La présente loi ne fait pas abstraction des dispositions spéciales qui concernent les contrats d'assurances-transport.

§ 2. La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre ne s'applique pas aux contrats et événements qui sont régis par la présente loi.

Article 9.4. Stipulations dérogatoires

Sont nulles les clauses qui dérogent aux articles 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, § 1er, premier alinéa, § 2 et § 3, 9.9, § 4, deuxième alinéa et § 6, 9.10, § 1er, 9.12, 9.13, § 2, § 4, § 5, § 7 et § 8, 9.16, 9.17, 9.18, § 1er et § 3, 9.19 et, en ce qui concerne la personne lésée, 9.20.

Article 9.5. Nullité de la convention

§ 1er. Est nulle toute convention d'assurance-transport conclue sans qu'il existe un intérêt d'assurance dans le chef de l'assuré.

Il suffit que l'intérêt d'assurance existe au moment où l'indemnité d'assurance est réclamée.

§ 2. Est nulle toute convention d'assurance-transport qui est conclue en vue d'une couverture d'un risque de transport dont l'assureur ou l'assuré savait qu'il n'existe pas ou qu'il s'était déjà produit.

§ 3. Est nulle toute convention d'assurance-transport conclue par l'assuré avec l'intention de tromper l'assureur sur l'évaluation du risque en retenant intentionnellement des éléments ou en mentionnant des éléments inexacts.

L'assureur a droit aux primes échues au moment où il a pris connaissance de la réticence ou de la mention d'éléments inexacts.

Article 9.6. Preuve du contrat

Sans préjudice des règles concernant les moyens de preuve électroniques et sous réserve de l'aveu et du serment, le contrat d'assurance-transport, et la modification de celui-ci entre parties, se prouve par écrit, quelle que soit la valeur des obligations.

Aucune preuve par témoins ou par présomptions n'est admise contre ou au-delà du contenu de l'écrit.

Un commencement de preuve par écrit émanant de la partie contre laquelle il est invoqué, peut être complété par témoins ou par présomptions.

Article 9.7. Droits et obligations des parties

Le preneur d'assurance doit, dans les délais impartis, déclarer le risque et la modification de celui-ci, payer la prime, déclarer le sinistre, et si possible prévenir et atténuer le dommage.

L'assureur doit livrer la prestation d'assurance sans délai.

Article 9.8. La prime

§ 1er. La prime d'assurance est queriable.

§ 2. À défaut d'être fait directement à l'assureur, le paiement de la prime fait au tiers qui le requiert et qui apparaît comme mandaté par l'assureur pour le recevoir, est libératoire.

§ 3. En cas de coassurance, la prime peut valablement être payée à l'apériteur.

§ 4. Par dérogation à l'article 9.16, l'assureur ne peut recouvrer la prime impayée par le preneur d'assurance sur l'assuré qui n'est pas le preneur d'assurance, sauf par voie de compensation avec la prestation d'assurance pour le risque lié à la prime non payée.

§ 5. L'assureur a un privilège sur l'objet assuré pour la prime impayée relative à la période au cours de laquelle l'assureur a effectivement couvert le risque de transport.

Quelles que soient les modalités de paiement de la prime, le privilège ne vaut que pour une somme correspondant à deux primes annuelles.

Le privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice.

§ 6. Sauf en cas de fraude, la prime est proportionnellement non exigible ou remboursée en cas de résiliation ou de toute autre diminution de la couverture d'assurance.

Article 9.9. Couverture

§ 1er. Peut constituer un objet d'assurance, toute chose estimable à prix d'argent, valeurs ou intérêts exposés aux risques du transport, telles que les facultés transportées, le véhicule de transport ou le navire, ses composantes ou accessoires, d'autres moyens de transport, la responsabilité contractuelle, la responsabilité extracontractuelle, les frais et l'assistance juridique, le fret ou le prix du passage, les frais du transport, le courtage et les commissions, l'armement, les victuailles et les salaires, les primes d'assurance et le bénéfice espéré.

§ 2. Le contrat offre une couverture contre tous les dangers et périls du transport, tels que tempête, inondation, foudre et tremblement de terre et autres forces de la nature, naufrage, échouement, abordage et collision, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, avarie commune, feu et explosion, vol, pillage, piraterie et baraterie.

Le contrat ne couvre pas les risques de guerre ou de conflits armés similaires, prise, émeute, terrorisme, grève, vice propre, faute lourde de l'assuré et le retard causé par un péril non couvert.

§ 3. Le contrat offre une couverture pour toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, pertes et dommages matériels ou immatériels, tels que le dommage direct et indirect, la contribution en avarie commune, l'absence de nouvelles, l'inaptitude à naviguer, voler ou rouler.

§ 4. Le contrat peut définir la couverture d'assurance dans le temps à l'aide :

1° de la limitation de la période de couverture;

2° de la délimitation du sinistre dans le temps, plus particulièrement de la cause du premier dommage, du moment où le dommage se révèle ou le moment où l'action en responsabilité est introduite.

La couverture s'étend à tout dommage découlant du sinistre couvert, également s'il se produit après la fin de la période de couverture.

Dans une assurance de responsabilité obligatoire, la couverture s'étend à tout dommage occasionné durant la période de couverture, y compris lorsque le tiers lésé n'introduit l'action en responsabilité pour le dommage subi qu'après la fin de cette période.

§ 5. Le contrat peut déterminer le lieu de la couverture.

§ 6. Toute personne assurée, ainsi que toute personne lésée, a droit à la communication des conditions de la couverture par l'assureur et par le preneur d'assurance.

Article 9.10. La prestation d'assurance

§ 1er. La prestation d'assurance tend à l'indemnisation d'un dommage.

Hormis les exceptions précisées dans les paragraphes suivants, la prestation d'assurance ne peut excéder le dommage subi par l'assuré.

§ 2. La valeur assurée est celle du temps de commencement de la période d'assurance.

§ 3. Les parties peuvent convenir explicitement au préalable d'une valeur assurable. Cette valeur lie les parties, sauf en cas de fraude, de surestimation flagrante ou de sous-estimation notoire.

§ 4. Lorsque le contrat couvre une somme qui excède la valeur assurée,
1° la partie qui est de bonne foi maintient ses droits contractuels en proportion de la valeur assurable;
2° la partie qui est de mauvaise foi perd ses droits contractuels.

§ 5. Par dérogation au § 1er, les parties peuvent convenir d'une valeur de reconstruction, de reconstitution, de remplacement ou de la valeur à neuf, même sans déduction pour vétusté ou usure.

À défaut d'une telle stipulation, la prestation d'assurance sera réduite en fonction de l'amélioration supposée du vieux au neuf, en prenant en considération la réduction de valeur de l'objet assuré par vétusté et usure.

§ 6. Si la valeur assurable dépasse le montant assuré, l'assureur ne sera tenu qu'à une prestation d'assurance proportionnelle du montant assuré à la valeur assurable.

§ 7. Les frais découlant des mesures urgentes et raisonnables, même sans résultat, exposés spontanément par l'assuré ou à la demande de l'assureur afin de prévenir un sinistre imminent ou atténuer les conséquences d'un sinistre survenu, sont à charge de l'assureur, même au-delà du montant assuré.

Article 9.11. Payement de l'indemnité et subrogation

§ 1er. Celui qui réclame l'exécution de la prestation d'assurance, supporte la charge de la preuve d'un sinistre tombant sous la couverture d'assurance.

L'assureur supporte la charge de la preuve d'un fait libérant de la prestation de la couverture d'assurance.

§ 2. Le lien de causalité entre le péril et le dommage est établi conformément aux règles applicables en matière de responsabilité extracontractuelle.

§ 3. Lorsque le contrat porte sur une assurance de choses, le règlement de sinistre s'opère, soit sur la base du règlement d'avarie, soit, au cas où il a été convenu, par une demande de délaissement.

§ 4. Dans le contrat d'assurance de choses, le règlement du sinistre par délaissement peut être convenu.

Le délaissement peut être fait dans les cas suivants :

1° absence de nouvelles pendant nonante jours à compter du dernier message reçu du navire ou lorsqu'il est considéré comme perdu par une autorité compétente;

2° perte matérielle totale; et

3° perte économique totale.

Le délai prévu au 1° de l'alinéa ci-dessus comporte soixante jours en cas d'absence de nouvelles concernant un autre véhicule qu'un navire ou un bateau d'intérieur.

Sous peine de nullité, l'assuré doit introduire la demande de délaissement auprès de l'assureur au plus tard soixante jours après avoir pris connaissance du sinistre.

Le délaissement doit être accepté par l'assureur. En cas de silence pendant soixante jours à compter de la demande, l'acceptation est estimée acquise.

Le délaissement accepté est indivisible et irréversible, et entraîne les conséquences suivantes:

1° le transfert de propriété de la chose assurée à l'assureur au moment de la demande de délaissement;

2° le droit de l'assuré à l'exécution de la prestation d'assurance totale au moment où le délaissement est accepté.

Lorsque le délaissement n'est pas accepté, le règlement se fait sur la base de l'action d'avarie.

§ 5. En vue du règlement de sinistre, la partie assurée peut diviser les biens du contrat en différentes parts.

§ 6. Lorsque l'indemnité due en raison de la perte ou de la détérioration d'un bien n'est pas entièrement utilisée pour la réparation ou le remplacement de ce bien, elle est affectée au paiement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon leur rang.

Le paiement de l'indemnité à l'assuré libère néanmoins l'assureur si les créanciers dont le privilège n'a pas été officialisé n'ont pas préalablement fait opposition.

Les premier et deuxième alinéas ne dérogent pas aux prescriptions légales concernant l'action directe contre l'assureur dans certains cas.

Aucun moyen de défense résultant d'un fait survenu après le sinistre ne peut être opposé par l'assureur au créancier qui a un droit prioritaire sur la chose assurée.

L'assureur peut se réservé un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour le cas où il devrait exécuter la prestation d'assurance à un créancier privilégié, alors qu'il aurait pu refuser ou réduire cette prestation à l'égard du preneur d'assurance ou de l'assuré en application de la loi ou du contrat d'assurance-transport.

§ 7. L'assureur est subrogé dans tous les droits de l'assuré contre les tiers à concurrence de la prestation d'assurance livrée à l'assuré ou à la partie lésée.

L'assuré est responsable pour tout acte ou omission qui préjudicie les droits de l'assureur à l'égard des tiers.

L'assuré qui n'est que partiellement dédommagé par le tiers peut exercer ses droits résiduels et bénéficie dans ce cas de la priorité sur l'assureur, conformément à l'article 1252 du Code civil.

Article 9.12. Déchéance

§ 1er. L'assureur est libéré de son obligation de livrer la prestation d'assurance à celui qui a causé personnellement et délibérément le sinistre.

§ 2. Sans préjudice du § 1er et de l'article 9.5, et sauf en cas de fraude, il ne peut être stipulé dans le contrat de déchéance totale ou partielle du droit à la prestation d'assurance, si ce n'est pour la non-exécution d'une obligation précise, imposée par le contrat, et pour autant qu'il existe un lien causal entre le manquement et le dommage.

Article 9.13. Assurance de responsabilité

§ 1er. L'assureur en responsabilité est tenu, dans les limites de la garantie, de prendre à sa charge, outre la dette de responsabilité, la défense de l'assuré contre les actions en dédommagement introduites par les personnes lésées.

Lorsque les intérêts de l'assureur en responsabilité et ceux de l'assuré vont de pair, l'assureur a le droit de contester à la place de l'assuré l'action en dédommagement des personnes lésées ou de l'assumer personnellement.

La prise de position de l'assureur ne lie pas l'assuré, n'implique aucune reconnaissance de responsabilité et ne lui porte pas autrement préjudice.

§ 2. L'assureur en responsabilité répond, même au-delà des limites de la garantie :

1° des frais liés à la défense contre les actions civiles des personnes lésées ;

2° des intérêts afférents à l'indemnité due.

§ 3. L'assuré est tenu de prêter son concours à la défense de l'assureur en responsabilité contre la personne lésée, entre autres :

1° en remettant promptement à l'assureur tous les documents judiciaires et extrajudiciaires qui concernent l'action en responsabilité;

2° en comparaissant en justice ;

3° en participant aux mesures d'instruction.

§ 4. Dans les limites de la garantie, la personne lésée a contre l'assureur de responsabilité un droit propre à l'indemnité.

L'indemnité due par l'assureur de responsabilité revient à la personne lésée, à l'exclusion des autres créanciers de l'assuré.

Lorsqu'il y a plus d'une personne lésée et que la somme totale de l'indemnité dépasse la garantie couverte par l'assureur de responsabilité, les droits des personnes lésées contre l'assureur de responsabilité sont proportionnellement réduits.

L'assureur de responsabilité qui, avant d'avoir pris connaissance des réclamations des autres personnes lésées, a de bonne foi payé aux personnes lésées qui lui étaient connues proportionnellement trop d'indemnités, n'est tenu pour la part résiduelle qu'à concurrence du montant assuré.

§ 5. En matière d'assurance de responsabilité obligatoire, les exceptions, les franchises, la nullité et la déchéance qui découlent de la loi ou du contrat, et dont la cause est un fait qui s'est produit avant ou après le sinistre, ne peuvent être opposées à la personne lésée.

Si la déclaration de nullité, la résiliation, le terme ou la suspension du contrat est intervenue avant que le sinistre ne se produise, elle peut toutefois être opposée à la personne lésée.

En matière d'autres assurances de responsabilité, l'assureur ne peut opposer à la personne lésée les exceptions, la nullité ou la déchéance découlant de la loi ou du contrat que pour autant qu'elles soient causées par un fait antérieur au sinistre.

§ 6. L'assureur de responsabilité peut se réservé dans le contrat le droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré pour le cas où il devrait délivrer une prestation d'assurance à une personne lésée alors qu'il aurait pu la refuser ou la réduire au preneur d'assurance ou à l'assuré.

Sous peine de déchéance du droit de recours, l'assureur de responsabilité doit informer le preneur d'assurance ou, le cas échéant, l'assuré qui ne serait pas le preneur d'assurance, de son intention d'introduire le recours, dès qu'il a connaissance des faits sur lesquels il est fondé.

§ 7. Une décision de justice ne peut être opposée à l'assureur de responsabilité, au preneur d'assurance, à l'assuré ou à la personne lésée, que si ceux-ci ont été parties au procès.

Néanmoins, la décision de justice rendue dans un litige entre la personne lésée et l'assuré peut être opposée à l'assureur de responsabilité si celui-ci a assumé en fait la direction du procès.

L'assureur de responsabilité, l'assuré et le preneur d'assurance peuvent intervenir dans la procédure introduite par la personne lésée ou une autre personne concernée, volontairement ou par voie d'intervention forcée.

Lorsque l'action contre l'assuré est introduite devant un tribunal pénal, l'assureur de responsabilité peut intervenir volontairement ou se voir assigné en intervention forcée par l'assuré ou la personne lésée, mais le juge pénal ne peut se prononcer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

§ 8. Si le contrat contient une clause arbitrale, la personne lésée peut également faire valoir devant les arbitres ses propres droits contre l'assureur de responsabilité.

Article 9.14. L'assurance pour compte

Le contrat d'assurance-transport peut être conclu pour compte d'un autre assuré, qu'il soit désigné ou non.

Même lorsque l'assuré n'a pas encore accepté la couverture, le preneur d'assurance ne peut rétracter la couverture.

Article 9.15. Cession et mise en gage

§ 1er. La police et le certificat d'assurance peuvent être émis à ordre ou au porteur.

Par dérogation à l'article 1325 du Code civil, ils peuvent dans ce cas être établis en un seul original.

Par dérogation à l'article 1690 du Code civil, ils peuvent être transmis par endossement ou par simple remise.

Sauf preuve contraire, l'intérêt d'assurance est présumé exister dans le chef de l'endossataire légitime ou du porteur.

§ 2. Le preneur d'assurance et l'assuré peuvent donner en gage les droits découlant du contrat d'assurance-transport.

Article 9.16. Exceptions

Lorsque l'assurance pour compte est conclue ou la police ou le certificat d'assurance est émis à ordre ou au porteur, l'assureur ne peut opposer à l'assuré de bonne foi les exceptions qui découlent de la loi ou du contrat d'assurance-transport et qui sont fondées sur un manquement du preneur d'assurance ou d'un assuré précédent.

Si l'assureur devait délivrer une prestation d'assurance qu'il était en droit de refuser en application de la loi ou du contrat au preneur d'assurance ou à un assuré précédent, il aura un droit de recours contre cette partie.

Article 9.17. Coassurance

§ 1er. Tout assuré et toute personne lésée a droit à la communication par l'assureur et le preneur d'assurance du nom, du siège et, si nécessaire, du lieu de résidence de tous les coassureurs.

§ 2. En cas de coassurance, un apériteur doit être désigné dans le contrat. À défaut, l'apériteur est désigné par le Président du Tribunal de commerce sur simple requête déposée par la partie la plus diligente parmi le preneur d'assurance, l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée. L'ordonnance est rendue publique par le greffier dans les cinq jours du prononcé par extrait publié dans le Moniteur belge.

§ 3. L'apériteur est réputé mandataire des autres assureurs pour encaisser la prime et pour recevoir les déclarations prévues par le contrat et faire les diligences requises en vue du règlement des sinistres, en ce compris la détermination de la cause du sinistre.

§ 4. L'apériteur peut représenter les autres coassureurs en justice, en tant que demandeur ou défendeur.

§ 5. Le preneur d'assurance, l'assuré, le bénéficiaire et la partie lésée peuvent adresser à l'apériteur toutes significations et notifications en rapport avec les actions en justice découlant du contrat contre les coassureurs, considérés comme ayant élu domicile auprès de l'assureur apériteur.

§ 6. L'assureur apériteur tient les coassureurs informés de l'exécution de ses tâches.

Article 9.18. Concours d'assurances

§ 1er. Lorsqu'un même intérêt est assuré contre le même risque auprès de plusieurs assureurs, l'assuré ou la personne lésée peut exiger de chaque assureur la livraison de la prestation d'assurance, dans les limites des obligations de chacun d'eux, et à concurrence de l'indemnisation du dommage subi auquel il a droit.

Sauf en cas de fraude, aucun des assureurs ne peut se prévaloir de l'existence d'autres contrats couvrant le même risque pour refuser sa garantie.

§ 2. La charge du sinistre se répartit comme suit :

- 1^o si la valeur de l'intérêt assurable est déterminable, la répartition s'effectue entre les assureurs proportionnellement à leurs obligations respectives;
- 2^o si la valeur de l'intérêt assurable n'est pas déterminable, la répartition s'effectue par parts égales entre tous les contrats jusqu'à concurrence du montant maximum commun assuré par l'ensemble des contrats, sans qu'il ne soit plus tenu compte des contrats dont la garantie effectivement accordée atteint ce dernier montant, le solde éventuel de l'indemnité se répartit de la même manière entre les autres contrats. Cette technique de répartition se reproduit par tranches successives jusqu'à la hauteur du montant total de l'indemnité ou des garanties effectivement accordées par l'ensemble des contrats;
- 3^o lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, celle-ci est répartie entre les autres assureurs de la manière prévue au 2^o, sans toutefois que le montant assuré par chacun puisse être dépassé.

Lorsqu'un ou plusieurs assureurs ne peuvent payer tout ou partie de leur quote-part, les autres assureurs disposent contre eux d'un droit de recours dans la mesure où ils ont assumé une charge supplémentaire.

§ 3. Le contrat d'assurance avec concurrence d'assureurs régi par le droit étranger ne peut entraîner la répartition qu'à condition de réciprocité.

Article 9.19. Faillite du preneur d'assurance

En cas de faillite du preneur d'assurance, la couverture d'assurance revient à la masse de la faillite, qui supporte le paiement des primes échues après la déclaration de faillite.

Article 9.20. Prescription

§ 1er. Le délai de prescription pour toute action dérivant d'un contrat d'assurance-transport est de trois ans.

Le délai commence à courir à partir du jour de l'événement qui donne ouverture à l'action. Lorsque celui à qui appartient l'action prouve qu'il n'a eu connaissance de cet événement qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder trois ans à dater de l'événement, le cas de fraude excepté.

En matière d'assurance de responsabilité, le délai court en ce qui concerne l'action récursoire de l'assuré contre l'assureur à partir de la demande en justice de la personne lésée, sans distinguer s'il s'agit d'une demande originale d'indemnisation ou d'une demande ultérieure à la suite d'une aggravation du dommage ou de la survenance d'un dommage nouveau.

§ 2. Sous réserve de dispositions légales particulières, l'action résultant du droit propre que la personne lésée possède contre l'assureur en vertu de l'article 9.13, § 4, se prescrit par cinq ans à compter du fait génératrice du dommage ou, s'il y a infraction pénale, à compter du jour où celle-ci a été commise.

Toutefois, lorsque la personne lésée prouve qu'elle n'a eu connaissance de son droit envers l'assureur qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à partir de cette date, sans pouvoir excéder dix ans à compter du fait génératrice du dommage ou, s'il y a infraction pénale, du jour où elle a été commise.

§ 3. L'action récursoire de l'assureur contre l'assuré se prescrit par trois ans à compter du jour du paiement par l'assureur, le cas de fraude excepté.

§ 4. La prescription court contre les mineurs, les interdits et autres incapables, sauf en ce qui concerne l'action visée à l'article 9.20, § 2.

§ 5. La prescription ne court pas contre l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée qui, par force majeure, se trouve dans l'impossibilité d'agir dans les délais prescrits.

§ 6. Si la déclaration de sinistre a été faite en temps utile, la prescription est interrompue jusqu'au moment où l'assureur a fait connaître sa décision par écrit à l'autre partie.

§ 7. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assureur. La suspension ou l'interruption de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assuré.

§ 8. La prescription de l'action visée à l'article 9.20, § 2, est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

Article 9.21. Dispositions finales

§ 1er. L'article 3 du Titre X du Livre I du Code de commerce est remplacé comme suit : Les dispositions du présent titre ne sont pas applicables aux assurances qui sont régies par :

- 1° la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre;
- 2° (XX)

§ 2. À l'article 20, 9°, du Titre XVIII du Livre III du Code civil, les mots "La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre" sont remplacés par les mots "auxquels ni la loi du 25 juin 1992, ni celle sur le contrat d'assurance terrestre ni (XX) n'est d'application.

§ 3. À l'article 2, § 1er, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, la deuxième phrase est remplacée par ce qui suit : "Elle ne s'applique ni à la réassurance, ni aux assurances qui sont régies par (...)".

§ 4. Sont supprimés :

- 1° le Titre VI du Livre II du Code de commerce;
- 2° les articles 276 et 277 du Titre X du même Livre.

La Commission de droit maritime prépare une refonte complète du droit belge de la navigation. Ce neuvième Livre bleu contient les dispositions sur les assurances transports. Il fait partie d'une série de Livres bleus mis à profit dans le cadre d'une consultation publique de toutes les parties intéressées des secteurs maritime, fluvial, portuaire et juridique. Il conservera une valeur constante pour l'interprétation future du nouveau code.



www.droitmaritime.be
www.zeerecht.be