

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 30- Hiver 2012/2013



"Ne quid nimis"

Piraterie

Paiement de la rançon, Aggravation du risque pour les assureurs maritimes

Jean Patrick Marcq
Arbitre maritime

Les faits

Le navire citier *Bunga Melati Dua*, transportant un dérivé de l'huile de palme sous forme de biodiesel, pendant son voyage de Sumatra à Rotterdam avait été détourné dans le golfe d'Aden le 19 août 2008 par des pirates somaliens. Lors de l'attaque, un membre de l'équipage (29 Malais et 10 Philippins) avait été tué. Les négociations entre le propriétaire du navire et les pirates durèrent 6 semaines, puisque le navire ne fut libéré que le 29 septembre et après un réapprovisionnement en soutes à Mombasa, il put rallier sa destination finale Rotterdam où la cargaison fut vendue avec une large dépréciation.

"Constructive total loss" ou "Actual total loss"

La société *Masefield* propriétaire de 2 lots d'une valeur de 13 millions de dollars ne recouvra que 6 millions de dollars lors de la vente du produit à Rotterdam et assigna son assureur Faculté *Amlin* devant la Haute Cour de Justice de Londres en demandant que cette perte soit requalifiée en "constructive total loss" équivalent du règlement en délaissement français malgré le fait que la marchandise a été sauvée du fait du versement d'une rançon et non en "actual total loss" perte totale effective qui prend en compte la valeur des choses sauvées.

Fondements de la réclamation

Les requérants basaient leur demande sur l'article 57 du *Marine Insurance Act* de 1906 en soutenant qu'ils avaient été dépossédés de leur marchandise de manière "irréversible" en dépit de la récupération finale et sur l'article 60 soutenant qu'il y avait délaissement parce que la perte totale effective paraissait être inévitable. De surcroît, ils demandaient que le fait de restituer le navire et sa cargaison par le versement d'une rançon soit ignoré, parce que le paiement de la rançon, bien que n'étant pas illégal au regard du droit anglais, était contraire à l'ordre public.

Position de la Haute cour et de la Cour d'appel

La Haute Cour réfuta ces arguments tout comme la Cour d'appel dans son arrêt du 26 Janvier 2011.

Estimant que, d'une part, il n'y avait pas eu de privation irréparable au sens de l'article 57 et que la cargaison n'avait pas été abandonnée au sens de l'article 60 du *Marine Insurance Act* car "les armateurs et les propriétaires de la cargaison avaient eu l'espoir et la ferme intention de récupérer leurs biens".

Dans le même arrêt, un point important a été rappelé par la Cour d'appel concernant le paiement de la rançon, les juges ont indiqué que le paiement de la rançon n'était pas illégal au regard du droit anglais ni contraire à l'ordre public. Si le versement de la rançon n'est pas trop moral en soi, il devient une nécessité d'ordre public pour préserver la vie humaine et les biens. Les juges vont même plus loin en précisant que l'armateur n'a pas le choix, il se doit de verser une rançon pour préserver la vie des personnes embarquées ce qui va à l'encontre de la résolution 1897 du conseil de sécurité des Nations Unies du 30 novembre 2009*.

* "le conseil de sécurité ... exprime de nouveau son inquiétude au sujet des observations que le

Groupe de contrôle sur la Somalie a formulées dans son rapport du 20 novembre 2008 (S/2008/769, p. 58), selon lesquelles le versement de rançons de plus en plus élevées aux pirates et le non-respect de l'embargo sur les armes imposé par la résolution 733 (1992) encouragent la piraterie au large des côtes somaliennes, et demande à tous les États de coopérer pleinement avec le Groupe de contrôle sur la Somalie".

Outre l'intérêt du débat entre une "constructive total loss" et une "actual total loss", l'arrêt de la Cour d'appel de Londres (*Masefield / Amlin* du 26 Janvier 2011) confirme la légalité (au Royaume Uni) du paiement de la rançon à un moment où des voix au niveau international s'élèvent contre leur paiement qui encouragerait les demandes de rançon de plus en plus élevées. Il nous permet de se poser la question d'une aggravation du risque pour les assureurs maritimes.

En effet, les frais de négociation et le paiement de la rançon sont versés par des assureurs spécialisés dénommés "Kidnap & Ransom" qui n'ont pas de lien direct avec les assureurs maritimes et jusqu'à présent n'ont jamais songé à effectuer des recours envers les assureurs corps et surtout les assureurs facultés principaux bénéficiaires du versement de la rançon, même si le paiement de la rançon est admis au titre des frais exposés en avarie commune.

Face au risque de piraterie, la mise en place de nouvelles formules de garanties principalement sur le marché de Londres entre les assureurs corps de navire, assureurs RC affréteurs, assureurs facultés et assureurs va certainement développer des relations nouvelles entre ces assureurs. Les assureurs "Kidnap & Ransom" seront tentés d'effectuer des recours envers les assureurs maritimes bénéficiaires de la libération des biens par le paiement de la rançon, d'où une augmentation du risque jusqu'à présent non prise en compte pour ces assureurs.