

# FORTUNES DE MER



## PUBLICATIONS

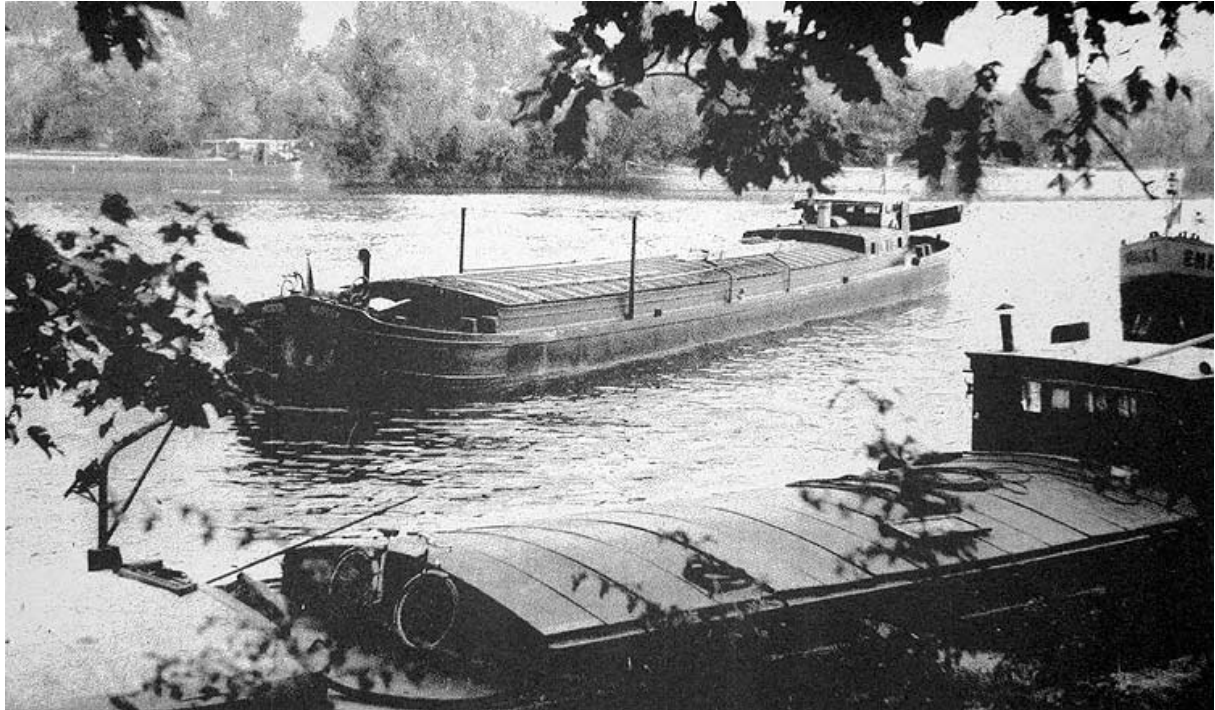
1-2009

### Quand la terre a failli gagner sur la Mer...

Fortunes de Mer est une marque déposée. Toute reproduction totale ou partielle de cette marque ou de son logo, effectuée à partir des éléments du site, sans l'autorisation expresse du déposant est prohibée, au sens de l'article L713-2 du Code de la Propriété Intellectuelle.

Tous les éléments du site (textes, photographies, illustrations, logos, fichiers disponibles en téléchargement, charte graphique, code informatique, etc.) sont la propriété exclusive de Fortunes de Mer.

Ces éléments sont protégés par les lois françaises et les textes internationaux relatifs au respect des droits d'auteur et du copyright. La reproduction et/ou la représentation de ces éléments n'est autorisée qu'à des fins d'information pour un usage strictement personnel et privé. L'utilisation commerciale de ces éléments est interdite sauf éventuelle autorisation préalable de Fortunes de Mer



<b>RESUME .....</b>	<b>3</b>
<b>JUGEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>ARRET DE LA COUR D'APPEL DE PARIS DU 19 DECEMBRE 2008.....</b>	<b>6</b>
<b>OBSERVATIONS : .....</b>	<b>7</b>
<b>I – LES ASSURANCES MARITIMES ET FLUVIALES : DU CODE DE COMMERCE AU CODE DES ASSURANCES.....</b>	<b>8</b>
<i>A – Les règles législatives applicables.....</i>	<i>8</i>
1 – La longue marche des Assurances Fluviales.....	8
2 – Les dispositions du Livre I du Code des Assurances applicables aux Assurances Maritimes et fluviales.....	10
<i>B – Les obligations liées à l'article L 112-4 du Code des Assurances.....</i>	<i>11</i>
1 – Ou seule l'apparence compte.....	11
a) Clauses soumises à l'article L 112-4.....	11
b) L'apparence par l'exemple .....	12
2 – Si je n'apparais pas, je ne suis plus.....	13
<b>II – APPLICATION AU CAS D'ESPECE ET AUX IMPRIMES DU MARCHE FRANÇAIS DE L'ASSURANCE MARITIME.....</b>	<b>13</b>
<i>A – Analyse de la clause.....</i>	<i>13</i>
1 – Lecture de la clause.....	14
2 – Au regard des exigences de l'article L 112-4.....	15
<i>B – Une pandémie évitée de justesse par la Cour d'Appel.....</i>	<i>16</i>

*Résumé***ASSURANCES SUR CORPS FLUVIAL – NULLITE DU CONTRAT**

**Assurances Maritimes (oui) – Hypothèque sur le navire connue de l'assuré lors de la souscription (oui) – Fausse déclaration de l'assuré (oui) – Nullité de la police (oui) – Application article L 112-4 du Code des Assurances (oui) – Caractères apparents de la clause (oui) – Clause réputée non écrite (non) – Validité de la clause sur le fond (oui) – Validité sur la forme (oui) – Couverture du sinistre (non).**

*La clause de nullité relative à la non déclaration d'une hypothèque par l'assuré et contenue de la « police française sur corps de bateaux de navigation intérieure » du 30 avril 1982 est rédigée de manière conforme aux prescriptions de l'article L 112-4 du Code des Assurances. Les assureurs peuvent donc légitimement l'invoquer et annuler le contrat d'assurance.*

*Jugement***Tribunal de Grande Instance de Paris****29 novembre 2005****Bateau X****JUGEMENT (Extraits)**

Le Tribunal,

*Exposé du litige*

Par acte sous seing privé du 7 octobre 1997, Monsieur M consent à Monsieur R une promesse de vente portant sur une péniche « X », par l'intermédiaire de la société EY. Le prix de vente est fixé à 950 000 Francs, dont 400 000 francs payables à la signature de la promesse et 550 000 francs fractionnés en quatre-vingt-quatre mensualités à régler à compter de la livraison du bateau et de la signature de l'acte de vente.

Aux termes de cette promesse, le promettant certifie que le bateau sera libre de toute hypothèque, gage et taxe à la signature de l'acte de vente et le bénéficiaire de la promesse s'engage à assurer le bateau dès la signature de la promesse.

A la même période, Monsieur M et Monsieur RM signent un document intitulé « acte de vente », non daté.

Les échéances mensuelles sont acquittées par Monsieur R jusqu'au début de l'année 1998 sans qu'aucun des documents administratifs du bateau ne lui soit remis, Monsieur M lui indiquant les difficultés rencontrées pour obtenir mainlevée de l'inscription hypothécaire grevant son bateau.

Le 22 octobre 2001, entre 6 heures 30 et 10 heures, la péniche coule dans les eaux du port Z.

Après appel d'offres, Monsieur R retient le 5 décembre 2001, le devis de renflouement présenté par la société O dont Monsieur M est le gérant. Ce choix intervient après un courrier de son assureur GAN du 29 novembre 2001 émettant les plus expresses réserves quant aux compétences de cette société pour ce type d'opération.

Le 6 décembre 2001, la compagnie GAN indique à Monsieur R qu'elle n'entend pas confirmer la commande auprès de la société O, ce choix incombant pleinement à l'assuré.

Les opérations de renflouement interviennent du 11 décembre au 20 décembre 2001.

Par lettre du 5 mars 2002, la compagnie GAN est avisée par Monsieur C du fait qu'il détient le carnet d'immatriculation de la péniche et qu'il bénéficie d'une hypothèque fluviale en date du 30 décembre 1990.

Constatant que cette information n'avait pas été déclarée à la souscription de la police, la compagnie GAN refuse sa garantie en vertu de l'article 21-d des conditions générales.

Elle procède à l'annulation du contrat et au remboursement des primes perçues.

Par ordonnance de référé du 28 octobre 2002, la demande en paiement de la société O et de Monsieur M, dirigée à l'encontre de Monsieur R et de la société GROUPAMA TRANSPORT venant aux droits de la compagnie GAN, est rejetée.

Par jugement du tribunal de commerce du 26 février 2003, la société O est mise en liquidation judiciaire et Maître J désigné comme liquidateur.

*Motifs de la décision*

(...)

### **Sur la garantie de la Compagnie GROUPAMA**

#### Sur la validité de la clause emportant nullité du contrat

Vu l'article L 112-4 du Code des Assurances en vertu duquel les clauses des polices édictant des nullités, déchéances ou exclusions ne sont valides que si elles sont mentionnées en caractères très apparents ;

Attendu que la compagnie GROUPAMA TRANSPORT se prévaut de la nullité du contrat d'assurance au motif que Mr Patrice RM, qui connaissait l'existence d'une hypothèque sur le bateau assuré, ne l'a pas déclarée à la souscription en violation de l'article 21-d de la police ;

Attendu que Monsieur RM considère que l'article 21-d de la police, spécifiant que la nullité du contrat doit être réputée non écrite et donc nulle au regard de l'article L 112-4 du Code des Assurances ;

Qu'il fait valoir qu'elle est imprimée en petits caractères d'une hauteur d'un millimètre, ne se distingue pas des autres clauses qui l'entourent et comporte un intitulé qui ne fait pas référence à la nullité de sorte que l'attention du lecteur n'est pas attirée sur cette sanction mais sur le fait qu'elle est relative aux hypothèques ;

Qu'en réplique, la compagnie GROUPAMA TRANSPORT souligne que la clause figure au chapitre afférent aux obligations de l'assuré, qu'elle est séparée des autres clauses par un double interligne et figure en caractères gras avec un intitulé propre ;

Mais attendu que les conditions générales de la police d'assurance souscrite par Monsieur RM à effet du 1<sup>er</sup> novembre 1997 comprennent neuf chapitres, dont un relatif aux obligations de l'assuré placé au chapitre VI ;

Que ce chapitre VI comprend les articles 21 et 22, tous deux présentés selon la même typographie, en caractères gras et lettres de petite taille, découpés en petits paragraphes séparés par interligne ;

Que la clause D, intitulée « hypothèque », ne se distingue en rien des clauses voisines alors même qu'elle contient une clause édictant une nullité ;

Que l'emplacement de cette clause, comme la rédaction utilisée, ne permettent pas d'attirer l'attention de l'assuré sur les dispositions essentielles qui portent sur les obligations qui lui sont imposées à peine de nullité, alors même que des clauses moins importantes telles que les conditions de résiliation ou des définitions figurent aux premières pages des conditions générales et comportent des nuances de couleur dans la police utilisée ;

Que, dès lors, faute d'avoir été mentionnée au contrat en caractères très apparents, cette clause doit être réputée non écrite ;

Sur la validité de la clause de déchéance du droit à garantie

Attendu que la compagnie GROUPAMA TRANSPORT soutient que la surveillance du bateau était insuffisamment assurée sur le bateau lors du sinistre, en violation de l'article 22-b des conditions générales ; qu'elle se prévaut sur ce point des déclarations de l'assuré mentionnant qu'il avait été privé de l'accès à bord par Monsieur M ;

Mais attendu qu'il a été rappelé que les articles 21 et 22 sont tous deux présentés selon la même typographie, en caractères gras et lettres de petites tailles, découpés en petits paragraphes séparés par interligne ;

Que l'article 22 comporte une clause de déchéance de garantie ;

Que de la même manière que l'article 21-d, la clause qu'elle comporte ne se distingue en rien des clauses voisines ;

Que l'emplacement de cette clause comme la rédaction utilisée, ne permettent pas d'attirer l'attention de l'assuré sur les dispositions essentielles qui portent sur les obligations qui lui sont imposées à peine de déchéance, alors même que des dispositions de moindre importance figurent aux premières pages des conditions générales et comportent des nuances de couleur dans la police utilisée ;

Que, dès lors, faute d'avoir été mentionnée au contrat en caractères très apparents, cette clause doit être réputée non écrite ;

Qu'en tout état de cause, une attestation du gérant du port Z du 7 décembre 2001 indique que le port bénéficie d'une surveillance de l'ensemble du port, et qu'en outre le maître du port ou son suppléant sont habilités et aptes à intervenir sur les bateaux et installations du port ;

Par ces motifs,

Le tribunal statuant publiquement, par jugement réputé contradictoire, en premier ressort,

(...)

Condamne la société GROUPAMA à garantir le paiement des opérations de renflouements précités, dans la limite du solde d'indemnité revenant à Monsieur R après déduction des sommes qui lui ont d'ores et déjà été versées le 13 mai 2002.

Ce jugement, particulièrement novateur dans ses dispositions relatives à l'article L 112-4 du Code des Assurances, aurait pu en rester là mais les parties ont fait appel.

Par un arrêt du 19 décembre 2008, la Cour d'Appel de Paris a partiellement réformé le jugement sur son point le plus important, à savoir la conformité de la police aux prescriptions du Code des Assurances, entraînant de facto l'application de la clause de nullité dont se prévalaient les assureurs.

*Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 19 décembre 2008*

**Cour d'Appel de Paris**

**19 décembre 2008**

**Bateau X**

ARRET (Extraits)

« Considérant toutefois que, contrairement à ce que soutient Mr R, le contrat établi par le GAN indique de façon visible et compréhensible à l'article 21-d que la non déclaration de l'hypothèque est de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance ;

Considérant que cette disposition claire et lisible figurant en milieu de page ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre ;

Considérant que cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article 112-4 du Code des Assurances et est donc opposable à l'assuré » ;

**Observations :**

Rares sont les différends relatifs à l'application des polices d'assurances maritimes. Ils le sont encore plus lorsque le litige porte sur l'application à ces polices des dispositions législatives impératives les régissant.

A ce titre, les décisions du Tribunal de Grande Instance de Paris du 29 novembre 2005 et de la Cour d'Appel de Paris du 19 décembre 2008, relatives notamment aux conditions d'application de l'article L 112-4 du Code des Assurances, et en ce qu'elles sont contradictoires l'une avec l'autre, sont donc particulièrement intéressantes.

Autant le dire tout de suite : Si nous comprenons le jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris, particulièrement argumenté et précis dans ses analyses, nous comprenons mal l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris, qui balaie, d'un simple revers de manche, toute l'argumentation du tribunal et annule la décision rendue par la juridiction du premier degré sur le point essentiel de la conformité de la clause litigieuse avec l'article L 112-4 du Code des Assurances.

Si l'une et l'autre de ces décisions rappellent sans ambiguïtés aux assureurs maritimes, lacustres et fluviaux que certaines dispositions impératives du Titre I du Livre I du Code des Assurances leur sont applicables, elles divergent en effet sur une appréciation souveraine des juges du fond, à savoir l'adéquation entre la rédaction des polices et les prescriptions impératives du Code des Assurances.

En l'espèce, il s'agissait de savoir si une clause contenue dans une police « corps fluviaux » était conforme aux prescriptions de l'article L 112-4 du Code des Assurances, à savoir le respect de la forme que doit revêtir toute clause édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions.

Mais l'intérêt du dossier allait bien au-delà de ce cas d'espèce. En effet, l'ensemble des polices édictées par le marché français « maritimes et transports » sont rédigées de manière quasi identique ; Une décision de non-conformité appliquée à la « *Police française d'assurance sur corps de bateaux de navigation intérieure* », et ce sont tous les imprimés « maritimes et transports » qui auraient pu s'en trouver fragilisés, à la merci du recours des assurés dès qu'un assureur aurait fait valoir une exclusion du contrat.

Ce sera l'objet de notre propos.

Il convient tout d'abord de rappeler que les assurances fluviales, longtemps orphelines en matière de législation, n'ont été que récemment rattachées aux assurances maritimes.

Quant aux Assurances Maritimes, elles ne quittèrent le Code de Commerce pour celui des Assurances qu'après la réforme de 1967 et la codification des textes d'assurances en 1976.

Par la suite, l'élargissement d'une partie du Titre I du Livre I du Code des Assurances aux assurances maritimes et fluviales aurait probablement du amener les assureurs « transport » à s'interroger sur la compatibilité de leurs clauses avec les impératifs du Code des Assurances.

## *I – Les Assurances maritimes et fluviales : Du Code de Commerce au Code des Assurances*

Auparavant « orphelines » de toute règle législative, les Assurances fluviales ne sont explicitement soumises aux règles des assurances maritimes que depuis 1992.

En 1994, une loi viendra y rajouter des règles « terrestres » impératives, rendant les assurances maritimes, lacustres et fluviales moins indépendantes qu'elles ne l'étaient auparavant du Droit commun des assurances.

### **A – Les règles législatives applicables.**

#### *1 – La longue marche des Assurances Fluviales*

Les assurances fluviales ont sans doute toujours existé mais leur place dans les législations anciennes est peu marquée.

Sans remonter au Droit Romain, le premier article du Guidon de la Mer<sup>1</sup> stipule que « *Assurance est un contract, par lequel on promet indamnité des choses qui sont transportées d'un pays en autre, spécialement par la mer : & ce par le moyen du prix convenu à tant pour cent, entre l'assuré qui fait, ou fait faire le transport, & l'assureur qui promet l'indemnité* ».

Ce terme « spécialement » doit s'entendre, à notre avis, de « principalement ». Cette analyse est confortée par les nombreuses références aux voies fluviales contenues plus avant dans ce document<sup>2</sup>.

Le Guidon consacre d'ailleurs un chapitre XIII aux « *difficultés qui surviennent des marchandises chargées en barques, bateaux & allèges* »<sup>3</sup>

L'Ordonnance sur la Marine sera un peu plus explicite en définissant à l'article 1<sup>er</sup> du Titre V consacré aux assurances le domaine de la réglementation de la manière suivante « *Permettons à tous nos Sujets, même aux Etrangers, d'assurer & faire assurer dans l'étendue de notre royaume les Navires, Marchandises & autres effets qui seront transportez par Mer, & Rivières navigables ; & aux Assureurs, de stipuler un prix pour lequel ils prendront le péril sur eux.* »

Enfin, le Code de Commerce, dans son article 335 prévoyait que « *l'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets, conjointement ou séparément.*

*Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité ;*

*Pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables ».*

---

<sup>1</sup> Ouvrage anonyme rédigé à Rouen au XIV<sup>ème</sup> siècle, relatif à l'assurance maritime

<sup>2</sup> C'est le cas de l'article XVI du Chapitre V consacré aux avaries

Touage est proprement ce qui est payé dans les rivières pour halier les Navires, & les conduire toujours au fil de l'eau, qui se change toutes les marées de Rouën au havre; en quôy sont, compris les Pilotes, pour éviter les sablons de Quille-bœuf, & les dangers du piège de Caudebec.

<sup>3</sup> L'article 1<sup>er</sup> de ce chapitre stipule que « *Si un Marchand vouloit repartir ou diviser sa marchandise en divers navires, & sur chacun d'iceux fait faire assurance : & s'il avenoit qu'il eust chargé à Rouën toute sa marchandise en une barque, ou heus, pour porter au Havre à bord d'iceux navires, & que la barque se perdist ou fist avaries. La difficulté n'est pas petite, sçavoir si ces mots contenus en la police, Courront la risque en barques, heus ou bateaux qui porteront lesdites marchandises à bord, obligeront l'Assureur à payer les sommes intégrables assurées en divers navires, soit par un même contract de police ou en divers.*

*Ces mots si estroitement pris à la lettre, sembleront obliger l'Assureur, si la raison & primitive intention n'y répugnoit, qu'il a élu & déclaré sa bonne volonté de courir sur chaque navire telle & telle somme, & non pas en une seule barque. Puis donc que les barques ne sont qu'aydes & allèges à secourir pour transporter par la rivière la marchandise destinée pour les grands navires, ausquels consiste le principal risque, & sur lesquels l'assurance se fait nommément : faut aussi que les moindres risques suivent & soient rédigées à cette même volonté. Partant l'Assureur ou Assureurs ne pourront pas estre contraints payer la perte ou dommage de telles barques que jusques à la raison de la plus haute somme que chacun d'eux aura signé en l'une des polices, ou sur l'une des navires. »*



Cet article ajoute donc que l'assurance peut être faite tout aussi bien pour les transports par rivière et canaux que pour les transports par mer.

Pour Alauzet, « Sans qu'il puisse y avoir de doute, la loi décide que les règles du livre 2 du Code de Commerce s'appliquent de plein droit à la navigation fluviale »<sup>4</sup>.

Cet avis était partagé également par Desjardins. Dans son traité de Droit Commercial Maritime, en ayant pesé le pour et le contre, il considérait que les dispositions du Titre X (consacré aux assurances) étaient applicables aux assurances fluviales<sup>5</sup>.

Ripert était d'un avis complètement contraire et considérait que les Assurances Fluviales n'étaient régies par les dispositions du Code de Commerce qu'en accessoire d'une assurance maritime<sup>6</sup>.

L'argument « massue » étant que le Code de Commerce, hormis cet article 335, ne parlait que de « fortunes de mer » et la jurisprudence de l'époque allait d'ailleurs dans ce sens<sup>7</sup>.

Quoi qu'il en soit, la question n'a jamais trouvé de solution satisfaisante et les assurances fluviales furent régies, autant que faire se pouvait, par les dispositions du Code de Commerce avec lesquelles elles pouvaient s'accorder.

Ces hésitations résultaient sans nul doute d'une influence du transport terrestre, le transporteur fluvial étant considéré, à l'époque, comme un voiturier régi par les dispositions « terrestres » du Code des Assurances (articles 103 à 108).

L'arrivée de la loi du 13 juillet 1930<sup>8</sup> ne changea pourtant rien et les règles terrestres ne s'appliquèrent pas davantage aux assurances fluviales, bien au contraire.

En effet, dans son article Premier, la loi excluait expressément les assurances fluviales en ces termes : « *La présente loi ne concerne que les assurances terrestres. Elle n'est applicable ni aux assurances maritimes ni aux assurances fluviales, ni aux réassurances conclues entre assureurs et réassureurs (...)*<sup>9</sup> ».

En 1967, la loi 67-522 sur les Assurances maritimes est encore plus explicite que ne l'était le Code de Commerce et disposait « *qu'est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime* »

Exit donc les assurances fluviales qui se retrouvent orphelines de toute législation, l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1930 restant inchangé.

Il fallut attendre la loi du 16 juillet 1992 et son article 37 pour que les Assurances Fluviales soient de nouveau régies par les mêmes règles que celles des Assurances Maritimes.<sup>10</sup>

Les raisons de ce rattachement nous importent ici assez peu mais il aura le mérite de donner une cohérence aux assurances « corps » et « facultés » liées au transport sur l'eau, salée ou non....puisque les assurances « lacustres » sont désormais soumises au même régime...

L'autonomie des Assurances Maritimes et fluviales ne durera pas et en 1994, une loi va venir s'immiscer et imposer le respect de règles jusqu'alors réservées aux assurances terrestres.

---

<sup>4</sup> Voir Alauzet Isodore : Commentaire du Code de Commerce et de la Législation Commerciale, 3<sup>ème</sup> édition, Tome VI 1879, L.G.D.J, n°2060.

<sup>5</sup> Traité de Droit Commercial Maritime ; Arthur Desjardins, Tome VI, 1887, Pedone-Lauriel, n°1394, p. 277

<sup>6</sup> Traité de Droit Maritime ; Geroges Ripert, 4<sup>ème</sup> édition, Rousseau & Cie, 1953, Tome III, n°2611

<sup>7</sup> Voir Desjardins, précité, note de bas de page sous 1394, Tribunal de Commerce de la Seine, 5 juin 1886 (Gazette des Tribunaux du 18 juin).

<sup>8</sup> Loi du 13 juillet 1930 dite Godart relative au contrat d'assurances

<sup>9</sup> Voir le livre « La loi sur le Contrat d'Assurance (Loi du 13 juillet 1930) » par Messieurs César Ancey et Lucien Sicot, publié en 1931 aux éditions L.G.D.J, p. 17 et s.

<sup>10</sup> Loi 92-665 du 16 juillet 1992, J.O n° 164 du 17 juillet 1992, p. 9576

Cette Loi, qui transposait deux directives européennes en Droit Français<sup>11</sup>, a opéré également quelques changements dans le Code, dont l'article L-111-1.

Pour autant, et outre l'esprit général visant à mieux protéger les preneurs d'assurance, l'exposé précis des motifs ayant présidé à cette extension de l'application de certaines dispositions du Titre Ier du Livre I du Code des Assurances n'apparaît pas clairement dans les rapports parlementaires du Sénat, ni dans les débats de l'Assemblée Nationale<sup>12</sup>.

Quoi qu'il en soit, cette loi va quelque peu bouleverser les choses, même si la pratique nous semble dire le contraire.

## 2 – Les dispositions du Livre I du Code des Assurances applicables aux Assurances Maritimes et fluviales.

Auparavant exclues du champ d'application du titre Ier du Livre I du Code des Assurances, les assurances maritimes et fluviales sont soumises depuis 1994, avec les assurances crédit et les assurances fluviales, à diverses de ses dispositions<sup>13</sup>.

Désormais, l'article L.111-1 dudit code dispose que « les titres Ier, II, et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. *A l'exception des articles L. 111-6, L. 112-2, L.112-4 et L.112-7*, ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes et fluviales, ni aux opérations d'assurance crédit ».

Pour faire court, l'article L 111-6 définit ce que sont les « Grands Risques ». L'assurance des « corps », maritimes ou fluviaux en fait partie.

L'article L 112-2 est lui relatif à l'information précontractuelle, à la proposition d'assurance et à la modification du Contrat<sup>14</sup>.

Quant à l'article L 112-7, il est lui relatif à l'information du souscripteur d'un contrat proposé en Libre Prestation de Services.

Enfin, l'article L112-4 est lui relatif aux « mentions du Contrat d'Assurance ».

C'est le dernier alinéa de cet article qui va nous intéresser ; Il précise que *les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents*.

Et c'est là tout l'intérêt des deux décisions rendues de manière inverses par le TGI de Paris et la Cour d'Appel de Paris en novembre 2005 et décembre 2009 et déclarant pour la première la non conformité à l'article L 112-4 l'une des dispositions de l'imprimé sur « Corps de Navigation Intérieure de 1982 » et annulant cette décision pour la seconde....

Rappelons donc les obligations édictées par cet article.

---

<sup>11</sup> Transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des communautés européennes

<sup>12</sup> <http://archives.assemblee-nationale.fr/10/cr/1993-1994-ordinaire1/121.pdf>

<sup>13</sup> Loi N°94-5 du 4 janvier 1994, JO du 5 janvier 1994, p. 243.

<sup>14</sup> A noter que les deux premiers alinéas de cet article ne sont pas applicables aux assurances « corps » en application des articles R 112-2 et L 351-4 du Code des Assurances.

**B – Les obligations liées à l’article L 112-4 du Code des Assurances.**

L’article L 112-4 se focalise essentiellement sur l’apparence de la clause plus que sur son contenu, cette apparence étant appréciée au cas par cas avec pour sanction la neutralisation de la clause en cas de non-conformité.

*1 – Ou seule l’apparence compte...*

Le juge rappelle sans la moindre ambiguïté que les assureurs qui pratiquent les assurances maritimes et fluviales doivent, comme tous les autres assureurs, libeller leurs clauses de déchéances, d’exclusion, ou édictant des nullités, en caractères très apparents.

## a) Clauses soumises à l’article L 112-4

Il faut tout d’abord indiquer que seules ces clauses de déchéances, d’exclusion, ou édictant des nullités sont soumises à cette contrainte dans le Code des Assurances<sup>15</sup>.

Par ailleurs, la Cour de Cassation a jugé que les exclusions, déchéances et nullités ne relèvent pas de la règle des caractères très apparents dès lors qu’elles sont prévues par la loi, sauf disposition particulière<sup>16</sup>.

Autrement dit, seules sont soumises à cette règle les déchéances, nullités et exclusions imaginées par les parties, les exclusions légales étant exclues de la disposition.

C’est majoritairement le cas des exclusions contenues dans les polices imprimées « maritimes et transports », les dispositions d’ordre public n’étant que peu nombreuses<sup>17</sup>.

Et c’est également le cas de la clause qui nous intéresse aujourd’hui.

***A noter également que la qualité de l’assuré est indifférente pour l’application de l’article L 112-4 du Code des Assurances.***

Aussi, peu importe que l’assuré soit un professionnel dans son domaine d’activité et le fait, par exemple, que le souscripteur soit un ancien agent d’assurance ayant pu avoir connaissance de la clause, ne dispense pas de l’application de l’article L 112-4<sup>18</sup>

De même, la clause d’exclusion figurant dans les conditions générales d’une police de responsabilité professionnelle « garagiste » selon laquelle la garantie vol n’est pas acquise pendant les heures de fermetures de l’établissement en dehors des locaux clos et couverts, est inopérante dès lors qu’elle n’est pas mentionnée en caractères apparents, quand bien même elle est de pratique courante dans ces contrats et qu’elle est bien connue des professionnels ; en l’espèce, la clause ne se détachait pas du texte du contrat et n’attirait pas spécialement l’attention de l’assuré.

Ceci étant dit, la conformité à l’article L 112-4 du Code des Assurances et du caractère « très apparent » est appréciée souverainement par les juges du fond et contrôlé par la Cour de Cassation.

Cela signifie que le juge à qui l’on demande de se prononcer sur ce caractère de la clause, doit rechercher si cette exigence est remplie et il doit justifier sa décision.

---

<sup>15</sup> Lamy Assurances 2004, n°491

<sup>16</sup> Cass, 1<sup>ère</sup> civ, 1<sup>er</sup> déc. 1993, n°89-12.584, RGAT 1994, p.82, note Maurice, D. 1994, jur., p. 434, note C-J Berr et H. Groutel.

<sup>17</sup> Article L171-2 du Code des Assurances : Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles L. 171-3, L. 172-2, L. 172-3, L. 172-6, L. 172-8, L. 172-9 (1<sup>er</sup> alinéa), L. 172-13 (2<sup>e</sup> alinéa), L. 172-17, L. 172-20, L. 172-21, L. 172-22, L. 172-28 et L. 172-31. A noter également qu’aux termes de l’article L 111-2 du Code des Assurances, il ne peut être dérogé à l’article L 112-4.

<sup>18</sup> Cass 1<sup>ère</sup> civ. 11 juil. 2001, R.G.D.A. 2001, p. 926, note J. Kullmann

Il est donc tenu de dire en quoi les caractères sont très apparents<sup>19</sup> et, sur ce point, son appréciation est souveraine<sup>20</sup>.

b) L'apparence par l'exemple

La règle générale est que la clause d'exclusion doit sauter aux yeux<sup>21</sup> du lecteur parce qu'elle est dangereuse pour lui et l'attention du lecteur doit être attirée sur toute clause visée par l'article L-112-4 du Code des Assurances.

Ainsi, la prescription n'est pas respectée quand « dans le paragraphe comportant l'exclusion invoquée, l'attention du lecteur n'était nullement attirée sur la disposition essentielle qui exclut la prise en charge du montant du prêt en principal, mais sur les dispositions relatives à la franchise, beaucoup moins importantes »<sup>22</sup>

Dès lors que le but du législateur est de faire ressortir la présence même des exclusions, déchéances et nullités, la notion de caractères très apparents est relative : Une différence matérielle doit exister entre les caractères adoptés pour ces clauses et ceux utilisés pour les autres.

Cette différence matérielle est voulue par la Cour de Cassation et le juge du fond doit donc préciser si ces caractères sont effectivement très apparents, sauf à violer l'article L.112-4 du Code des Assurances<sup>23</sup>.

Le fait que la même typographie soit utilisée pour les clauses voisines de celles qui doivent être en caractères très apparents constitue une violation de l'exigence légale<sup>24</sup>.

Qu'en est-il lorsque l'exclusion de garantie est rédigée en caractères de taille et de couleur différents des autres clauses ; Est-elle libellée « en caractères très apparents ? »

Pour les juges, l'attention de l'assuré doit ainsi être attirée par la taille des caractères, les caractères gras, soulignés, en couleur afin de distinguer nettement l'exclusion des autres termes.

L'exigence posée par l'article L 112-4 du Code des Assurances est justifiée par la nécessité d'attirer l'attention de l'assuré sur une disposition qui lui est défavorable puisqu'elle restreint la garantie<sup>25</sup>.

La jurisprudence est rigoureuse dans l'application du libellé en caractères très apparents<sup>26</sup>. La lisibilité de la clause s'apprécie en comparant le libellé avec les caractères typographiques utilisés dans le reste du contrat.

Mais l'utilisation de caractères différents ne contribue pas toujours à améliorer la lisibilité<sup>27</sup>

Ainsi, ne sont pas conformes à l'article L 112-4 du Code des Assurances des caractères légèrement plus gras mais ne se détachant pas du contexte<sup>28</sup>. Il en est de même des exclusions qui, bien que libellées en caractères gras et italiques, figurent en fin d'une liste comprenant les exclusions légales ou habituelles et typographiques en caractères ne permettant pas à l'assuré de les distinguer nettement de la liste des risques assurés<sup>29</sup>

---

<sup>19</sup> Cass. Civ, 6 janv 1948 RGAT 1945, p. 48 note Besson

<sup>20</sup> « les juges du fond apprécient souverainement le caractère apparent d'une clause » : Cass 1<sup>ière</sup> civ 27 mai 1998, n°95-19.967, RGDA 1998, p. 692 et Cass 1<sup>ière</sup> civ., 26 avr 2000, n°97-18.605, RGDA 2000, p. 895, note Kullmann sur le caractère « très apparent ».

<sup>21</sup> Picard et Besson, les Assurances Terrestres, tome I, le Contrat d'Assurance, LGDJ, 1982, n°55

<sup>22</sup> Cass 1<sup>ière</sup> civ, 11 déc. 1990, n°88-12.790, R.G.A.T. 1991, p.327, note J. Kullmann ; voir également, sur la nécessité d'imprimer en « caractères gras ou soulignés » la « disposition finale relative à l'unicité du passager transporté », Cass 1<sup>ière</sup> civ, 11 déc. 1990, n°89-15.248, Resp. civ et assur. 1991, comm, n°71, RGDA 1991, p.38).

<sup>23</sup> Cass. Crim, 30 janv. 1992, n°90-86.931, RGAT 1992, p. 499, note Margeat).

<sup>24</sup> Cass. 1<sup>ière</sup> civ ; 11 déc 1990, n°89-15.248, RGAT 1991, p.38, note Margeat et J. Landel

<sup>25</sup> Ce critère de lisibilité est désormais laissé à l'appréciation souveraine des juges du fond (Cass. 1<sup>ière</sup> civ. 26 avr. 2000 ; R.G.D.A. 2001, p. 895 ou Cass. 1<sup>ière</sup> civ. 1<sup>er</sup> déc. 1998 ; R.G.D.A. 1999, p. 99).

<sup>26</sup> Cass. 1<sup>ière</sup> civ. 17 nov 1998 ; RGDA 1999, p.93

<sup>27</sup> Cass. 1<sup>ière</sup> civ. 6 janv. 1948 ; JCP 1948 II, 4225

<sup>28</sup> Cass. 1<sup>ière</sup> civ. 16 avril 1956 ; RGAT 1956, p. 145

<sup>29</sup> CA Bordeaux, 28 oct. 1999 ; Jurisdata n°1999-132277

On le voit, les juges du fond ont un très large pouvoir d'appréciation sur ce critère de l'apparence exigé par le Code des Assurances.

Quant à la sanction en cas de non respect des prescriptions de l'article L 112-4, elle est particulièrement lourde puisque la clause disparaît.

*2 – Si je n'apparais pas, je ne suis plus...*

Tout d'abord, il convient de noter que la sanction n'est pas précisée dans le Code des Assurances.

Inopposabilité ou nullité, l'inefficacité de la clause est certaine mais la jurisprudence n'est guère fixée sur l'une ou l'autre des sanctions.

En tout état de cause, la sanction est limitée à la clause. Le contrat demeure, amputé de cette stipulation.

Quant au résultat de l'irrégularité formelle, tout se passe comme si la clause était réputée non écrite<sup>30</sup>.

Telle est, à l'heure actuelle, la jurisprudence relative à l'article L 112-4.

Elle est, on le voit, très stricte, et plaide pour une clarté toujours plus grande des contrats d'assurance.

Il convient maintenant d'appliquer ces principes à la clause litigieuse et d'étendre la réflexion à l'ensemble des imprimés « maritimes » du marché français.

*II – Application au cas d'espèce et aux imprimés du Marché Français de l'assurance maritime*

A notre connaissance, la question posée au tribunal était une première s'agissant d'un « imprimé » maritime et transport. La question n'en avait donc que plus d'importance, l'ensemble des imprimés du marché français étant rédigés « peu ou prou » de la même manière.

### **A – Analyse de la clause**

La discussion sur la validité de la clause litigieuse et de savoir si la décision rendue par les juges du fond méritent critiques, impose de revenir sur la rédaction de cette clause.

Nous ne nous attacherons pas au « fond » de la clause qui a déjà fait l'objet de développement sur Fortunes de Mer et dans lequel nous retracions l'histoire et les motifs ayant conduit les assureurs à insérer des clauses de « déclaration d'hypothèque » sous peine de sanction<sup>31</sup>.

Pour en revenir à notre décision, et comme nous l'avons indiqué en introduction de ce propos, nous considérons la décision de la Cour d'Appel particulièrement surprenante compte tenu de la précision et de l'analyse particulièrement précise de la clause qui en avait été faite par le Tribunal de Grande Instance de Paris et qui a statué de manière totalement inverse...

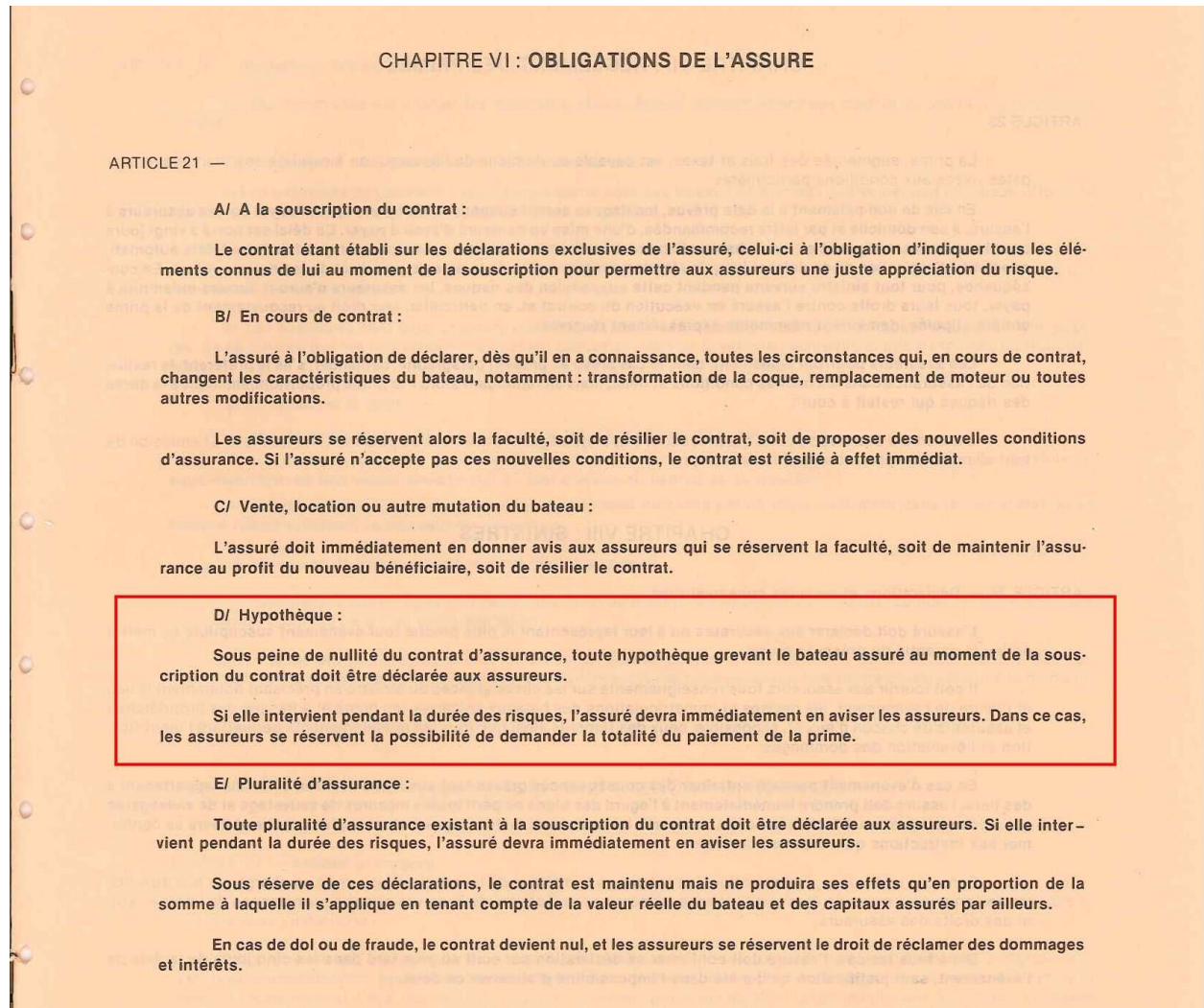
---

<sup>30</sup> Cette solution peut être comparée à celle adoptée par la Loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 relative aux clauses abusives.

<sup>31</sup> Voir la rubrique « ALE@S » sur [www.fortunes-de-mer.com](http://www.fortunes-de-mer.com)

## 1 – Lecture de la clause

La clause doit être replacée dans son contexte et au regard de la rédaction globale de la police afin de pouvoir en tirer les conclusions qui s'imposent.



En l'espèce, il s'agit d'un « imprimé type » de 8 pages<sup>32</sup>, de couleur saumon, dont les caractères sont imprimés en noir.

Comme le précise le Tribunal, cette police est divisée en neuf chapitres dont un, le chapitre VI, est relatif aux obligations de l'assuré.

Ce chapitre VI contient les articles 21 et 22, tous deux présentés selon la même typographie, en caractères gras et lettres de petite taille, découpés en petits paragraphes séparés par interligne ;

Quant à la clause D, intitulée « hypothèque », elle est située en milieu de page mais rien, dans sa position au sein du texte ne la distingue des clauses voisines alors même qu'elle contient une clause édictant une nullité ;

<sup>32</sup> L'intégralité du contrat est reproduite en « fac-similé » en annexe de cet article.

## 2 – Au regard des exigences de l'article L 112-4

Rappelons que l'article L 122-4 du Code des Assurances impose que « *les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents* ».

Selon les critères exigés par la Cour de Cassation, l'attention de l'assuré doit être spécialement attirée en raison du fait qu'il s'agit d'une disposition essentielle du contrat.

Or, et comme le constate le tribunal, cette disposition, comme les autres, ne manifeste son importance que par le caractère « gras » de la typographie, à l'exception de tout autre avertissement du lecteur alors même que ces dispositions essentielles du contrat portent sur des obligations qui lui sont imposées à peine de nullité.

Le caractère « gras » de la typographie, censé avertir l'assuré du danger que représente pour lui la clause, est « noyé » dans le texte puisque la page entière est rédigée de la même manière.

Rien n'indique donc, dans la rédaction de cette, son caractère dangereux aux regard des autres dispositions entourant ladite clause.

De plus, cette clause énonce à la fois l'obligation et la sanction mais sans que l'importance de l'obligation soit soulignée par la gravité de la sanction.

Par contre, et pour en revenir à la forme, nous comprenons moins la décision du Tribunal lorsque ce dernier considère que des clauses moins importantes telles que les conditions de résiliation ou des définitions figurent aux premières pages des conditions générales et comportent des nuances de couleur dans la police utilisée ;

Sauf erreur de notre part, il n'existe pas de nuances de couleur dans les polices « Maritimes et Transport ». Le lecteur pourra se faire lui-même une idée sur cette question en lisant l'imprimé joint en annexe de notre propos.

Il y a une couleur « normale » qui dépend du type de police<sup>33</sup> et ensuite une accentuation par le caractère « gras » selon la gravité ou l'importance des clauses. Il n'y a pas de caractères atténués de la police ou de couleurs différentes utilisées dans l'impression des conditions générales.

Ceci étant, nous ne pensons pas que cet argument soit de nature à remettre en cause le principe même de la non-conformité de la clause.

Il est également exact que la nullité du contrat prévue par cet article figure dans un chapitre « obligations de l'assuré » et non « sanctions » ou « nullité du contrat ».

Avec de tels arguments il était dès lors assez aisé et logique pour le juge du Tribunal de Grande Instance de Paris de déclarer cette clause non-conforme à l'article L.112-4 du Code des Assurances.

Nous partageons d'ailleurs la position du Tribunal, particulièrement précise et détaillée et qui contraste très fortement avec le caractère lapidaire de l'Arrêt de la Cour d'Appel.

Celui-ci se contente en effet de préciser que « *le contrat établi par le GAN indique de façon visible et compréhensible à l'article 21-d que la non déclaration de l'hypothèque est de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance* », que « *cette disposition claire et lisible ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre* », et que « *cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article L 112-4 du Code des Assurances et opposable à l'assuré* ».

Dont acte ou « zéro la barre » comme pourrait dire un marin ou un batelier... ; La clause objet du litige est conforme aux dispositions du Code des Assurances.

---

<sup>33</sup> Les polices « corps maritimes » sont imprimées en noir sur fond blanc, les imprimés « facultés » en bleu sur fond bleu, les imprimés « corps fluviaux » en noir sur fond saumon, les imprimés « transports terrestres » en marron sur fond jaune, etc...

Pour autant, la question de savoir ce qu'il aurait pu en être en cas de confirmation du jugement de première instance mérite, à notre avis, d'être posée.

### **B – Une pandémie évitée de justesse par la Cour d'Appel**

La question essentielle était de savoir si la décision du TGI de Paris du 29 novembre 2005 allait être confirmée en appel ou non.

En cas d'infirmité, les assureurs « transports » pouvaient dormir à nouveau sur leurs deux oreilles, les chances de cassation étant minimes (l'appréciation du « caractère très apparent d'une clause » étant rappelons le réservée au juges du fond).

L'histoire vient de nous confirmer que c'est là la voie choisie qui a été choisie par la juridiction d'appel.

Par contre, en cas de confirmation, il en aurait été tout autrement et la question de la contagion à l'ensemble des imprimés édités par le « Marché Français » aurait pu légitimement se poser.

A ce sujet, nous invitons nos lecteurs à se procurer les autres polices types du marché français en matière de transport pour se faire leur propre opinion.

Ils ne pourront que constater que ces polices sont toutes imprimées selon la même typographie que celle qui fut l'objet du litige dans le cas qui nous occupe.

Dans l'ensemble des polices éditées par le marché français « maritime et transports », seul le caractère gras vient accentuer l'importance de telle ou telle clause et notamment la formalisation des exclusions et des sanctions pouvant découler de la non-conformité de l'assuré avec ses obligations.

Il est par contre exact que la nomenclature des autres imprimés est parfois différente.

Ainsi, dans l'imprimé sur corps de tous navires du 1<sup>er</sup> janvier 2002, l'obligation de déclarer les hypothèques grevant le navire figure toujours dans un chapitre IV intitulé « Droits et obligations des parties », dans un article 8-4<sup>o</sup> des conditions générales.

Quant à la sanction, elle figure dans le même chapitre, mais dans un article 14 intitulé clairement « sanctions ».

Est-ce pour autant que la disposition figurant dans l'imprimé « corps » est conforme à l'article L 112-4 du Code des Assurances ?

Pour notre part, nous persistons à penser, malgré la décision rendue par la Cour d'Appel, que les imprimés du « marché français » sont loin d'être conformes à la législation française qui s'impose à tous les contrats d'assurances.

Il suffit pour s'en convaincre de regarder ses propres contrats d'assurances, automobile ou habitation, pour s'en rendre compte et de voir avec quelle rigueur le juge « terrestre » condamne les clauses qui ne lui apparaissent pas comme étant « très apparentes ».

Autre indice : Sauf erreur de notre part, pas un seul contrat « maritimes et transports » n'a vu sa typographie modifiée après la modification de l'article L 111-1 du Code des Assurances en 1994.

Certes, on pourra toujours soutenir que l'ensemble des contrats étaient déjà en règle avec les prescriptions de l'article L 112-4 mais nous avons des doutes.

Dans notre cas, le Tribunal a fortement insisté sur la forme des clauses, à savoir leur caractère apparent, qui doit « sauter aux yeux ».

Les juges ont ainsi très lourdement insisté sur la typographie utilisée, la couleur, les interlignes, les petits paragraphes, l'emplacement dans la police (obligations de l'assuré) qui ne permet pas d'attirer l'attention de l'assuré sur une disposition essentielle du contrat, etc...



L'imprimé « corps » est, à notre avis, encore moins conforme car la sanction est envisagée bien après l'obligation, dans un article mêlant plusieurs types de sanctions afférentes à des obligations différentes et contenues dans plusieurs articles de la police.

Chacun pourra se faire sa propre opinion mais vous l'aurez compris, FDM s'est fait la sienne et ce n'est pas celle de la Cour d'Appel de Paris.

La décision de la Cour d'Appel vient de mettre un terme, au moins provisoire, à ce débat.

L'avenir nous dira si cette décision restera une décision de première instance ou si les assureurs feront appel, avec le risque de formation d'une jurisprudence contraire à leurs intérêts.

*Fortunes de Mer, le mercredi 25 février 2009*

### ***Bibliographie :***

1. Jugement du TGI de Paris du 29 novembre 2005
2. Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 19 décembre 2008
3. Picard et Besson, les Assurances Terrestres, tome I, le Contrat d'Assurance, LGDJ, 1982, n°55
4. Police Française d'Assurances sur corps de bateaux de navigation intérieure – Imprimé du 30 avril 1982
5. Police Française d'Assurances sur corps de tous navires – Imprimé du 1<sup>er</sup> janvier 2002
6. Lamy Assurances 2004, numéros 491 et s.
7. Pratique des Assurances du particulier : personnes et biens - Editions du Juris-Classeur 2003, numéro 030-17 et s.