FORTUNES DE MER

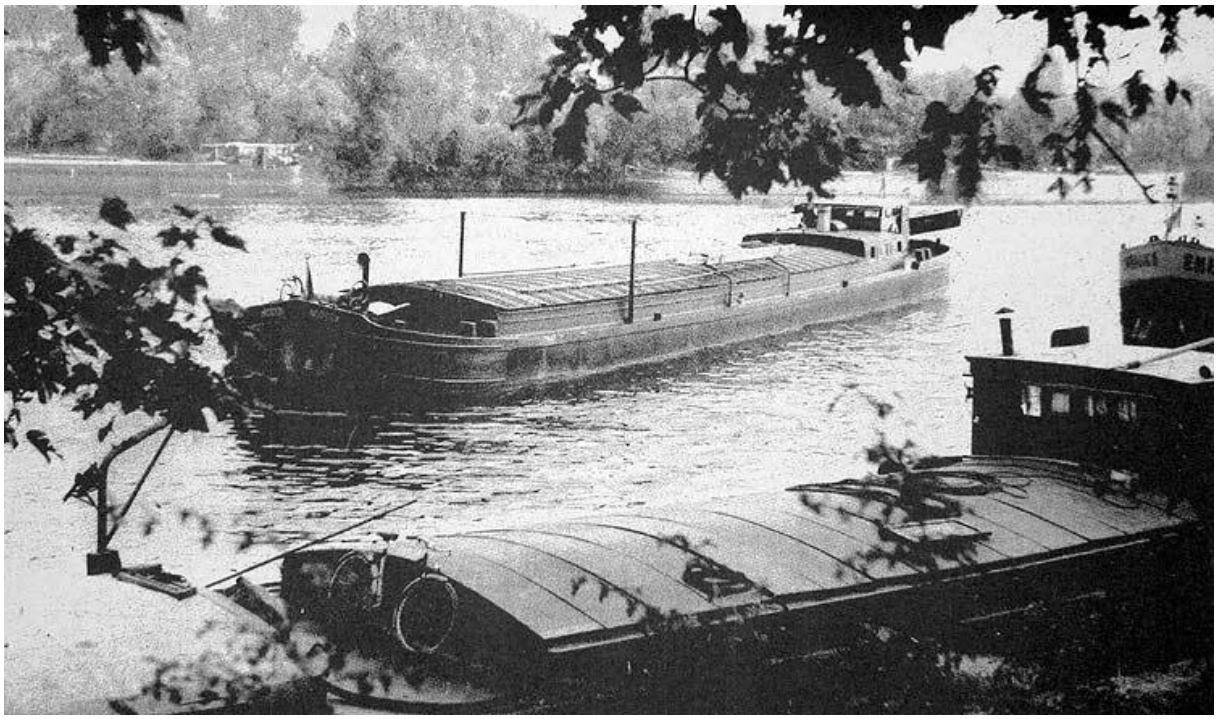
PUBLICATIONS

1-2012

Flux et reflux : Quand la terre finit par gagner sur la mer….

L'étau s'est refermé sur les Assurances Maritimes

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



RESUME **3**

JUGEMENT **3**

ARRET DE LA COUR D'APPEL DE PARIS DU 19 DECEMBRE 2008 ..... **6**

ARRET DE LA DEUXIEME CHAMBRE CIVILE DE LA COUR DE CASSATION DU 15 AVRIL 2010 ..... **7**

ARRET DE LA COUR D'APPEL DE PARIS DU 13 JANVIER 2012, STATUANT SUR RENVOI **12**

OBSERVATIONS : **24**

I –LES ASSURANCES MARITIMES ET FLUVIALES : DU CODE DE COMMERCE AU CODE DES ASSURANCES 26

A – Les règles législatives applicables. *26*

1 – La longue marche des Assurances Fluviales 26

2 – Les dispositions du Livre I du Code des Assurances applicables aux Assurances Maritimes et fluviales. 28

B – Les obligations liées à l'article L 112-4 du Code des Assurances. *29*

1 – Ou seule l'apparence compte… 29

a) Clauses soumises à l'article L 112-4 29

b) L'apparence par l'exemple 30

2 – Si je n'apparais pas, je ne suis plus… 31

II – APPLICATION AU CAS D'ESPECE ET AUX IMPRIMES DU MARCHE FRANÇAIS DE L'ASSURANCE MARITIME 31

A – Analyse de la clause *31*

1 – Lecture de la clause 32

2 – Au regard des exigences de l'article L 112-4 33

B – Une pandémie évitée de justesse par la Cour d'Appel ? *34*

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 (En suspens) – Application article L 112-4 du Code des Assurances (oui) – Caractères apparents de la clause (En suspens) – Clause réputée non écrite (En suspens) – Validité de la clause sur le fond (oui) – Validité sur la forme (En suspens) – Couverture du sinistre (En suspens).

La décision de la Cour d'Appel de Paris relative à une 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 cassée, faute de motivation quant à la décision prise de casser le jugement Tribunal de Grande Instance de Paris en son application de l'article L 112-4 du Code des Assurances et notamment quant au caractère très apparent des exclusion contenues dans la police..

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 1er 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 » ;

Arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation du 15 avril 2010

LA COUR DE CASSATION, DEUXIÈME CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Donne acte à M. X... et à M. Y... du désistement de leur pourvoi principal et incident, en tant qu'ils sont dirigés contre la société Europ'Yachting ;

Dit n'y avoir lieu de mettre hors de cause la société Groupama transport ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que M. Y... a acheté à M. X... le 7 octobre 1997 une péniche d'habitation au terme d'une promesse de vente établie par la société Europ'Yachting suivie d'un document intitulé " acte de vente " non daté ; que dans la nuit du 22 octobre 2001, le bateau ayant coulé dans le port d'Ilon, M. Y... a organisé son renflouement et choisi le devis de la société Okeanos, dont le gérant était M. X... ; que la société GAN, aux droits de laquelle vient la société Groupama transport (l'assureur), ayant appris que le carnet d'immatriculation du bateau était détenu par un tiers, M. Z..., bénéficiaire d'une hypothèque fluviale inscrite le 30 décembre 1990 à la suite d'un prêt consenti à M. X..., a refusé la garantie du sinistre au motif qu'elle n'avait pas été informée de l'existence de cette sûreté contrairement à l'obligation faite au souscripteur lors de la signature du contrat d'assurance figurant à l'article 21- d des conditions générales ; que M. Y... a fait assigner M. X..., la société Okeanos, l'assureur et la société Europ'Yachting devant un tribunal de grande instance afin d'obtenir le remboursement des sommes déjà payées pour l'achat du bateau, le remboursement des objets mobiliers lui appartenant se trouvant sur le bateau, le remboursement des frais de renflouement, ainsi que le paiement de dommages-intérêts ;

Sur le moyen unique du pourvoi principal, pris en sa première branche, et sur le troisième moyen du pourvoi incident, pris en sa première branche :

Vu l'article L. 112-4 du code des assurances ;

Attendu, selon le dernier alinéa de ce texte, que les clauses des polices édictant des exclusions de garantie ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents ;

Attendu que pour déclarer nul le contrat d'assurances souscrit auprès de l'assureur et dire que l'ensemble des conséquences du sinistre du mois d'octobre 2001 serait supporté par M. Y..., l'arrêt énonce que contrairement à ce que soutient ce dernier, la police indique de façon visible et compréhensible à l'article 21- d que le défaut de déclaration de l'hypothèque est de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance ; que cette disposition claire et lisible figurant en milieu de page ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre ; que cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article L. 112-4 du code des assurances et opposable à l'assuré ;

Qu'en statuant ainsi, sans rechercher si la clause litigieuse était rédigée en termes très apparents de manière à attirer spécialement l'attention de l'assuré sur la nullité qu'elle édictait, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard du texte susvisé ;

Sur le premier moyen du pourvoi incident :

Vu les articles 455 et 458 du code de procédure civile :

Attendu que pour condamner M. Y... à payer à M. X... la somme de 12 566, 88 euros à titre de remboursement des frais de stationnement, l'arrêt énonce que M. Y... est non seulement tenu de payer la facture de la société Okeanos mais également l'ensemble des autres conséquences du sinistre en l'absence de faute du vendeur ; qu'il devra rembourser par ailleurs à M. X..., les frais de stationnement du navire pour 12 566, 88 euros et d'assurances pour 348, 47 euros, ces sommes devant être mises à la charge du propriétaire en l'absence d'indemnité d'assurance ; Qu'en statuant ainsi, sans répondre aux écritures d'appel de M. Y..., qui invoquait à l'appui de sa demande en remboursement des frais de stationnement, le fait que M. X... avait reconnu lui-même devoir assumer la prise en charge de ces frais aux termes d'un courrier que celui-ci lui avait adressé le 27 décembre 2001, la cour d'appel a méconnu les exigences des textes susvisés ;

Et sur le deuxième moyen du pourvoi incident :

Vu l'article 1602 du code civil ;

Attendu que le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige ;

Attendu que pour débouter M. Y... de sa demande tendant à voir condamner M. X... à lui régler la somme de 50 000 euros à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice découlant des conditions de la vente et de son manquement au devoir de conseil, l'arrêt énonce que M. Y... doit également être débouté de sa demande de dommages-intérêts dirigée contre son vendeur dès lors qu'il ne caractérise pas le manquement de celui-ci au devoir de conseil, les conditions de la vente étant suffisamment imprécises pour créer à la charge du vendeur des obligations autres que la remise du navire et le paiement du prix ; Qu'en statuant ainsi, en s'arrêtant à cette seule constatation, sans rechercher si le vendeur, à qui M. Y... reprochait de lui avoir caché l'existence de l'hypothèque fluviale au moment de la conclusion du contrat, et par voie de conséquence, de l'avoir privé de sa résidence principale, s'était conformé aux exigences du texte susvisé, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

PAR CES MOTIFS, sans qu'il y ait lieu de statuer sur la seconde branche du moyen du pourvoi principal, et sur les autres branches du troisième moyen du pourvoi incident :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a déclaré nul le contrat d'assurance souscrit auprès du GAN, devenu Groupama transport et dit que l'ensemble des conséquences résultant du sinistre du mois d'octobre 2001 sera supporté par M. Y..., en ce qu'il a condamné M. Y... à payer à M. X... la somme de 12 566, 88 euros à titre de remboursement des frais de stationnement et en ce qu'il a débouté M. Y... de sa demande tendant à voir condamner M. X... à lui régler la somme de 50 000 euros à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice découlant des conditions de la vente et de son manquement au devoir de conseil, l'arrêt rendu le 19 décembre 2008, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ; remet, en conséquence, sur ces points, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Paris, autrement composée ;

Condamne la société Groupama transport aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette toutes les demandes présentées de ce chef ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du quinze avril deux mille dix.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt Moyen produit par la SCP Célice, Blancpain et Soltner, avocat aux Conseils pour M. X..., demandeur au pourvoi principal

Il est fait grief à l'arrêt attaqué D'AVOIR déclaré nul le contrat d'assurances souscrit auprès du GAN, devenu GROUPAMA TRANSPORTS, et dit que l'ensemble des conséquences du sinistre du mois d'octobre 2001 serait supporté par Monsieur Y...,

AUX MOTIFS QUE « contrairement à ce que soutient M. Y..., 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 figurant en milieu de page ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre ; que cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article L. 112-4 du code des assurances et donc opposable à l'assuré » ;

ALORS, D'UNE PART, QUE les clauses des polices d'assurances édictant des nullités, déchéances ou exclusions ne sont valables que si elles sont rédigées en caractères très apparents ; qu'en l'espèce, ainsi que l'exposant le faisait valoir, et comme l'avait retenu le jugement, l'article 21- D de la police d'assurance souscrite par Monsieur Y...auprès de la compagnie GAN, aux droits de laquelle est venue la compagnie GROUPAMA TRANSPORTS, qui prévoyait l'exclusion de la garantie en cas d'absence de déclaration de

toute hypothèque grevant le bateau assuré, était rédigé en lettres de petite taille et ne se distinguait en rien des clauses voisines du contrat ; qu'en se bornant à retenir, pour prononcer la nullité de la police sur le fondement de cette clause, que le contrat indiquait « de façon visible et compréhensible (…) que la non-déclaration de l'hypothèque était de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance » et que « cette disposition claire et lisible figurant en milieu de page ne pouvait être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre », sans rechercher ni a fortiori constater que la clause litigieuse était rédigée en caractères « très apparents » se détachant des autres clauses de la police, de manière à attirer spécialement l'attention de l'assuré sur la nullité qu'elle édictait, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 112-4 du code des assurances ;

ALORS, D'AUTRE PART, QUE les juges du second degré, lorsqu'ils infirment un jugement rendu en premier ressort, doivent réfuter les motifs de cette décision ; qu'en l'espèce, il résultait des motifs du jugement de première instance que l'article 21- D de la police d'assurance souscrite par Monsieur Y... auprès de la compagnie GAN, aux droits de laquelle est venue la compagnie GROUPAMA TRANSPORTS, qui prévoyait l'exclusion de la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré au moment de la souscription du contrat, ne se distinguait en rien des clauses voisines alors qu'elle édictait une cause de nullité ; que l'arrêt infirmatif, en se bornant à énoncer que la clause de nullité litigieuse était claire et lisible, sans réfuter les motifs du jugement entrepris, lequel avait constaté que celle-ci ne se distinguait pas des autres clauses du contrat, a violé l'article 455 du code de procédure civile.

Moyens produits par la SCP Thomas-Raquin et Bénabent, avocat aux Conseils pour M. Y..., demandeur au pourvoi incident

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir condamné Monsieur Y... à payer à Monsieur X... la somme de 12 566, 88 euros à titre de remboursement des frais de stationnement ;

AU MOTIF QUE : « aucun document ne permet de considérer que le 22 octobre 2001, date du naufrage du LEYDEN le transfert de propriété effectif n'avait pas eu lieu ou que ce navire en tout état de cause n'était pas sous la garde de Monsieur Y... ; que la charge du renflouement pesait donc sur lui ;

Qu'il demande à être garanti du paiement de la facture due à la société OKEANOS, qui a effectué les travaux par la société Groupama Transports auprès de laquelle il était assuré ;

Qu'il s'estime fondé à cet égard à demander la nullité de la clause que lui oppose l'assureur selon laquelle le contrat est nul pour n'avoir pas fait l'objet d'une déclaration de l'hypothèque fluviale pesant sur le bateau, ou qu'elle soit réputée non écrite et que le contrat reçoive application ;

Que toutefois contrairement à ce que soutient Monsieur Y..., 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 figurant en milieu de page ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre ; que cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article L. 112-4 du Code des assurances et donc opposable à l'assuré ;

Que par lettre du 11 juin 1998, Monsieur Z... avait informé Monsieur Y...qu'il détenait une hypothèque sur le bateau ;

Que faute par Monsieur Y... d'en avoir informé l'assureur, celui-ci est fondé à se prévaloir de la nullité du contrat d'assurance ;

Qu'il convient par conséquent de dire que Monsieur Y... ne peut se prévaloir de la garantie du GAN et qu'il est non seulement tenu de payer la facture de la société OKEANOS ci-dessus mais également l'ensemble des autres conséquences du sinistre en l'absence de faute du vendeur ;

Qu'en qualité de propriétaire et de gardien du navire il doit également être débouté de sa demande concernant les meubles endommagés par le naufrage, et les dépenses annexes ;

Que l'intimé (Monsieur Y...) devra rembourser par ailleurs à Monsieur X..., les frais de stationnement du navire pour 12 566, 88 euros et d'assurances pour 348, 47 euros ces sommes devant être mises à la charge du propriétaire en l'absence d'indemnité d'assurance » ;

ALORS QUE dans ses écritures d'appel Monsieur Y... fondait sa demande en remboursement des frais de stationnement à l'encontre de Monsieur X... sur le fait que ce dernier avait reconnu lui-même devoir assumer la prise en charge de ces frais ; qu'en se contentant dès lors, pour débouter Monsieur Y... de sa demande, de relever que les frais de stationnement devaient être mis à la charge du propriétaire en l'absence d'indemnité d'assurance, la Cour d'appel a méconnu les termes du litige en violation de l'article 4 du Code de procédure civile.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir débouté Monsieur Y... de sa demande tendant à voir condamner Monsieur X... à lui régler la somme de 50 000 euros à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice découlant des conditions de la vente et de son manquement au devoir de conseil ;

AU MOTIF QUE : « (…) à défaut de date portée sur l'acte de vente il convient de considérer que le transfert de propriété remonte au 7 octobre 1997, date de la promesse de vente valant vente ;

(…) que par lettre du 11 juin 1998, Monsieur Z... avait informé Monsieur Y... qu'il détenait une hypothèque sur le bateau (…)

Sur les dommages-intérêts :

(…) que Monsieur Y... doit également être débouté de sa demande de dommages-intérêts dirigée contre son vendeur, Monsieur X..., dès lors qu'il ne caractérise pas le manquement de celui-ci au devoir de conseil, les conditions de la vente étant suffisamment imprécises pour créer à la charge du vendeur des obligations autres que la remise du navire et le paiement du prix » ;

ALORS QUE le vendeur doit clairement s'expliquer sur ce à quoi il s'oblige et informer l'acquéreur des droits et charges grevant la chose vendue ; que dans ses écritures d'appel Monsieur Y... avait établi précisément en quoi Monsieur X... avait manqué à son devoir d'information à son égard ; qu'en effet, l'acheteur avait démontré qu'à l'origine de la situation qui l'avait privé de sa résidence principale il y avait la dissimulation faite par Monsieur X... de l'existence d'une hypothèque fluviale qui s'est révélée être la cause essentielle de ses déboires ; que les éléments du dossier ayant, par ailleurs, établi que le vendeur avait caché à Monsieur Y... l'existence de cette sûreté au moment de la conclusion de la transaction, la Cour d'appel ne pouvait se contenter, pour débouter l'exposant de sa demande en dommages-intérêts, de juger que les conditions de la vente auraient été suffisamment imprécises pour créer à la charge du vendeur des obligations autres que la remise du navire et le paiement du prix ; qu'en statuant ainsi la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regards de l'article 1602 du Code civil.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, d'avoir déclaré nul le contrat d'assurances souscrit auprès du GAN, devenu GROUPAMA TRANSPORTS, et dit que l'ensemble des conséquences du sinistre du mois d'octobre 2001 serait supporté par Monsieur Y... ;

AU MOTIF QUE « (…) contrairement à ce que soutient Monsieur Y..., 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 figurant en milieu de page ne peut être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre ;

Que cette clause est donc conforme aux dispositions de l'article L. 112-4 du Code des assurances et donc opposable à l'assuré ;

Que par lettre du 11 juin 1998, M. Z... avait informé Monsieur Y... qu'il détenait une hypothèque sur le bateau ;

Que faute par Monsieur Y... d'en avoir informé l'assureur, celui-ci est fondé à se prévaloir de la nullité du contrat d'assurance (…) » ;

ALORS DE PREMIERE PART QUE les clauses des polices d'assurances édictant des nullités, déchéances ou exclusions ne sont valables que si elles sont rédigées en caractères très apparents ; qu'en l'espèce, ainsi que l'exposant le faisait valoir, et comme l'avait retenu le jugement, l'article 21- d de la police d'assurances souscrite par Monsieur Y... auprès de la compagnie GAN, aux droits de laquelle est venue la compagnie GROUPAMA TRANSPORTS, qui prévoyait l'exclusion de la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré, était rédigé en lettres de petite taille et ne se distinguait en rien des clauses voisines du contrat ; qu'en se bornant à retenir, pour prononcer la nullité de la police sur le fondement de cette clause, que le contrat indiquait « de façon visible et compréhensible (…) que la non-déclaration de l'hypothèque était) de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance » et que « cette disposition claire et lisible figurant en milieu de page ne pouvait être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre », sans rechercher ni a fortiori constater que la clause litigieuse était rédigée en caractère « très apparents » se détachant des autres clauses de la police, de manière à attirer spécialement l'attention de l'assuré sur la nullité qu'elle édictait, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 112-4 du Code des assurances ;

ALORS DE DEUXIEME PART QUE les juges du second degré, lorsqu'ils infirment un jugement rendu en premier ressort, doivent réfuter les motifs de cette décision ; qu'en l'espèce, il résultait des motifs du jugement de première instance que l'article 21- d de la police d'assurance souscrite par Monsieur Y... auprès de la compagnie GAN, aux droits de laquelle est venue la compagnie GROUPAMA TRANSPORTS, qui prévoyait l'exclusion de la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré au moment de la souscription du contrat, ne se distinguait en rien des clauses voisines alors qu'elle édictait une cause de nullité ; que l'arrêt infirmatif, en se bornant à énoncer que la clause de nullité litigieuse était claire et lisible, sans réfuter les motifs du jugement entrepris, lequel avait constaté que celle-ci ne se distinguait pas des autres clauses du contrat, a violé l'article 455 du Code de procédure civile.

ALORS DE TROISIEME PART QUE la clause de la police édictant la nullité du contrat d'assurance en cas de non déclaration par l'assuré de l'hypothèque grevant la péniche, objet de l'assurance, au moment de la souscription du contrat ne saurait être opposée à l'assuré dès lors que les éléments du débat révèlent que ce n'est pas l'assuré mais son vendeur qui est responsable de cette non déclaration ; qu'en l'espèce, Monsieur Y... a signé le 6 novembre 1997 un contrat d'assurance sans savoir qu'une hypothèque fluviale grevait la péniche qu'il entendait assurer, son vendeur lui ayant dissimulé cette information ; que l'exposant n'a appris fortuitement l'existence de cette hypothèque que le 11 juin 1998 à l'occasion d'une lettre que lui a adressé le créancier hypothécaire ; qu'en conséquence, Monsieur Y... ne pouvait se voir opposer la nullité prévue à l'article 21- d du contrat d'assurance ; qu'en jugeant le contraire, la Cour d'appel a violé l'article L. 112-4 du Code des assurances ;

ALORS ENFIN QUE la clause de la police excluant la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré ne pouvait en tout état de cause pas être opposée à l'assuré dans la mesure où l'existence d'une hypothèque fluviale est sans incidence sur la survenance du risque envisagé par le contrat d'assurance ; qu'en jugeant néanmoins que la clause d'exclusion prévue à l'article 21- d de la police d'assurance souscrite par Monsieur Y... était opposable à ce dernier, la Cour d'appel a derechef violé l'article L. 112-4 du Code des assurances ensemble l'article L. 113-1 du même code.

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris du 19 décembre 2008

Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 13 janvier 2012, statuant sur renvoi

Numéro JurisData : 2012-000427

Résumé

La péniche qui avait été achetée début octobre 1997 a coulé dans un port au cours de la nuit du 22 octobre 2001, l'acquéreur ayant organisé son renflouement. L'assureur du bateau qui a appris que le carnet d'immatriculation était détenu par un tiers bénéficiaire d'une hypothèque inscrite le 30 décembre 1990 à la suite d'un prêt consenti, a refusé la garantie du sinistre au motif qu'il n'avait pas été informé de l'existence de cette sûreté contrairement à l'obligation faite au souscripteur lors de la signature du contrat d'assurance. Or, l'emplacement de la clause de nullité et sa rédaction ne permettaient 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. Ensuite, s'agissant de la validité de la clause de déchéance du droit de garantie, il ne peut être reproché à l'assuré un défaut de surveillance de la péniche qui constituait son domicile dont il n'est pas contesté qu'il était assuré au titre " habitation ". A ce titre, le port faisait l'objet d'une surveillance de jour comme de nuit et le maître de port ou son suppléant était habilité et apte à intervenir sur les bateaux et les installations. Ces clauses étant réputées non écrites, l'assureur doit garantir son assuré de l'ensemble des conséquences du sinistre à hauteur de 33 936 euros sans déduction des primes d'assurance remboursées.

En application de l'article 1602 du Code civil, le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige, tout pacte obscur ou ambigu s'interprétant contre le vendeur. En l'espèce, l'acquéreur de la péniche, laquelle avait fait l'objet d'une inscription hypothécaire, ne démontre pas ne pas avoir été loyalement informé de la situation juridique de la péniche. En effet, si la promesse de vente a été signée début octobre 1997 et la vente au cours de ce même mois d'octobre, le vendeur a envoyé un courrier en août 1997 à l'acquéreur le priant de prendre contact avec le notaire pour organiser les formalités de la levée d'hypothèque. A supposer que l'acquéreur n'ait pas eu alors une entière connaissance des conséquences de cette hypothèque, il lui appartenait de se renseigner auprès du notaire. En conséquence, l'acquéreur ne peut solliciter, sur le seul fondement des conditions de la vente et du manquement au devoir de conseil, des dommages intérêts de 50 000 euros en réparation de son préjudice.

Grosses délivrées

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

COUR D'APPEL DE PARIS

Pôle 2 - Chambre 2

ARRÊT DU 13 JANVIER 2012

Numéro d'inscription au répertoire général : 10/13783

Sur renvoi après un arrêt de la Cour de Cassation (Deuxième Chambre Civile) en date du 15 avril 2010, n° 771F-D emportant cassation partielle d'un arrêt de la Cour d'Appel de Paris (25ème Chambre-Section B) en date du 19 décembre 2008, RG n° 06/05608 après un jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris (4ème Chambre-1ère Section) en date du 29 novembre 2005, RG n° 02/11405

DEMANDEUR A LA SAISINE:

Monsieur Patrice RIVIERE-MALAPLATE

représenté par la SCP GRAPPOTTE- BENETREAU - JUMEL, avoués à la Cour

assisté de Maître Tomas GURFEIN, avocat au barreau de Paris, toque C 1959

DÉFENDEURS A LA SAISINE:

S.A. GROUPAMA TRANSPORTS

prise en la personne de ses représentants légaux, représentée par la SCP BOMMART- FORTSER-FROMANTIN, avoués à la Cour, ayant pour avocat Maître Mathieu CROIX, avocat au barreau du HAVRE

Maître JUN, pris en sa qualité de mandataire liquidateur de la SARL OKEANOS, représenté par la SCP ROBLIN CHAIX de LAVARENNE, avoués à la Cour, assisté de Maître Daniel JACOB, avocat au barreau de PARIS, toque G 635

Monsieur Patrick MAGE, représenté par la SCP FISSELIER-CHILOUX-BOULAY, avoués à la Cour, assisté de Maître Philippe LOUIS, avocat au barreau de CRETEIL

SOCIÉTÉ EUROP'YACHTING, prise en la personne de ses représentants légaux, défaillante

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 04 Octobre 2011, en audience publique, devant la Cour composée de :

Jacques BICHARD, Président

Marguerite-Marie MARION, Conseiller

Marie-Hélène GUILGUET-PAUTHE, Conseillère

qui en ont délibéré

Greffier, lors des débats : Gilles DUPONT

ARRÊT :

par défaut

- rendu par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Marguerite-Marie MARION, Conseiller pour Monsieur BICHARD, Président empêché et par Guénaëlle PRIGENT, Greffier.

***

Des suites du sinistre survenu sur la péniche dont il avait fait l'acquisition, Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE a fait assigner Monsieur Patrick MAGE, la société OKEANOS S.A.R.L., la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A. et la société EUROP'YACHTING devant le Tribunal de grande instance de Paris par exploits d'huissiers de Justice des 8, 9 et 15 juillet 2002 en remboursement de diverses sommes et aux fins de garantie ;

Par jugement réputé contradictoire du 29 novembre 2005, le Tribunal de grande instance de Paris a :

- déclaré parfaite la vente intervenue entre Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et Monsieur MAGE,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Monsieur MAGE la somme de 69 327,62 euro au titre du solde du prix de vente,

- donné acte à Monsieur MAGE du fait que les objets meublants appartenant à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE sont à la disposition de ce dernier,

- dit que Monsieur MAGE devra restituer la péniche à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au lieu qu'il lui indiquera, les frais de transport éventuels étant supportés par moitié par chacune des parties,

- débouté Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de sa demande de remboursement des frais d'entretien de la péniche à l'encontre de Monsieur MAGE,

- débouté Monsieur MAGE de sa demande de remboursement des frais de stationnement de la péniche,

- débouté Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de ses demandes à l'encontre de la société EUROP'YACHTING,

- condamné Monsieur MAGE à payer à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE la somme de 10 000 euro à titre de dom-mages-intérêts,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de la société OKEANOS S.A.R.L., la somme de 33 936,01 euro au titre des opérations de renflouement,

- condamné la société GROUPAMA à garantir le paiement des opérations de renflouement précité, dans la limite du solde d'indemnité revenant à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE après déduction des sommes qui lui ont été versées le 13 mai 2002, ladite somme portant intérêts au taux légal à compter du 28 juin 2002,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de la société OKEANOS S.A.R.L. la somme de 1 500 euro à titre de dommages-intérêts,

- débouté Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de la société OKEANOS S.A.R.L. de sa demande de dom-mages-intérêts à l'encontre de la société GROUPAMA TRANSPORTS,

- débouté Monsieur MAGE de ses demandes de dommages-intérêts pour résistance et procédure abusive,

- condamné in solidum Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et la société GROUPAMA TRANSPORTS à payer à Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de la société OKEANOS S.A.R.L. la somme de 1 500 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- condamné la société GROUPAMA à payer à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE la somme de 1 500 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- rejeté le surplus des demandes formées sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- ordonné l'exécution provisoire,

- fait masse des dépens et les a partagés par parts égales entre Monsieur MAGE, Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et la société GROUPAMA ;

Sur appel de la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A., la Cour d'Appel de Paris (25ème Chambre-B), dans un arrêt du 19 décembre 2008, a :

- confirmé le jugement déféré en ce qu'il a déclaré que la vente du 'Leyden' était parfaite et que le solde du prix s'élève à 69 327,92 euro avec intérêts au taux légal à compter du 29 novembre 2005,

Y ajoutant,

- a donné acte aux parties de leur accord pour que le montant de l'hypothèque revienne au vendeur, Monsieur MAGE et que, par compensation, il vienne en déduction du solde du prix à charge de l'acquéreur, Monsieur RI-VIÈRE-MALAPLATE,

L'infirmant partiellement pour le surplus, a :

- déclaré nul le contrat d'assurance souscrit auprès du GAN devenu GROUPAMA TRANSPORTS et dit que l'ensemble des conséquences résultant du sinistre du mois d'octobre 2001 sera supporté par Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE,

- condamné en conséquence ce dernier à payer à Monsieur MAGE la somme de 33 936,01 euro,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Monsieur MAGE la somme de 12 566,88 euro et 348,47 euro au titre de frais de stationnement et de frais d'assurances à titre de remboursement,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Maître Michel JUN et à la société GROUPAMA, chacun, la somme de 3 000 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- rejeté toutes autres demandes,

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE aux dépens ;

Sur pourvoi de Monsieur MAGE et pourvoi incident de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE, la Cour de Cassation (2ème chambre civile), dans un arrêt du 15 avril 2010, a cassé et annulé l'arrêt précité mais seulement en ce qu'il a :

- déclaré nul le contrat d'assurance souscrit auprès du GAN devenu GROUPAMA TRANSPORTS et dit que l'ensemble des conséquences résultant du sinistre du mois d'octobre 2001 sera supporté par Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE, au motif que la Cour d'appel n'a pas recherché 'si la clause litigieuse était rédigée en termes très apparents de manière à attirer spécialement l'attention de l'assuré sur la nullité qu'elle édictait' ;

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à payer à Monsieur MAGE la somme de 12 566,88 euro à titre de remboursement des frais de stationnement, au motif que la cour d'appel a méconnu les exigences des articles 455 et 458 du Code de procédure civile en ne répondant pas 'aux écritures d'appel de M. Rivière-Malaplate, qui invoquait à l'appui de sa demande en remboursement des frais de stationnement, le fait que M. Mage avait reconnu lui-même devoir assumer la prise en charge de ces frais aux termes d'un courrier que celui-ci lui avait adressé le 27 décembre 2001',

- débouté Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de sa demande tendant à voir condamner Monsieur MAGE à lui régler la somme de 50 000 euro à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice découlant des conditions de la vente et de son manquement au devoir de conseil, 'sans rechercher si le vendeur, à qui M. Rivière-Malaplate reprochait de lui avoir caché l'existence de l'hypothèque fluviale au moment de la conclusion du contrat, et par voie de conséquence, de l'avoir privé de sa résidence principale, s'était conformé aux exigences' de l'article 1602 du Code civil,

Par acte du 1er juin 2010, Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE a saisi la Cour de renvoi ;

Dans ses dernières conclusions déposées le 30 juin 2011, il demande à la Cour de :

- infirmer partiellement le jugement du 29 novembre 2005,

- élever à la somme de 50 000 euro le montant des dommages-intérêts dus par Monsieur MAGE à Monsieur RI-VIÈRE-MALAPLATE,

- dire que la société GROUPAMA TRANSPORTS devait la garantie à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au titre de la police d'assurance Navigation et Multirisque Habitation,

Avant dire droit,

- Désigner un expert aux frais avancés de la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS aux fins de déterminer la nature et le montant des travaux de réparation à réaliser comprenant notamment les frais de réparation du bateau, les dommages causés au propulseur, agrès, mobiliers et objets personnels, ainsi que les réparations complémentaires du chef de la dégradation dans le temps du bateau puisque les réparations n'ont pu être faites en temps utiles, les frais accessoires, notamment de gardiennage et d'appontement et le préjudice supplémentaire résultant du refus de garantie donc la privation totale de son logement et lieu unique de résidence,

Dès à présent,

- condamner GROUPAMA TRANSPORTS à verser à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE une provision de 162 000 euro qui s'imputera sur son entier préjudice tel qu'il pourra être chiffré après dépôt du rapport d'expertise,

- condamner GROUPAMA TRANSPORTS et Monsieur MAGE au versement chacun de la somme de 10 000 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi qu'à celui des entiers dépens de première instance et d'appel ;

Dans ses dernières conclusions déposées le 21 septembre 2011, la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A., demande à la Cour de :

- infirmer le jugement déféré en ce qu'il a condamné la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS à garantir Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE du paiement des opérations de renflouement dans la limite du solde d'indemnité lui revenant après déduction des sommes qui lui ont d'ores et déjà été versées le 13 mai 2002,

A titre subsidiaire,

- si, par extraordinaire, la Cour devait confirmer le jugement sur ce point,

Le réformer,

- dire que le montant des frais de retirement à la charge de la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS est de 31 907,58 euros,

- juger en conséquence, que la garantie de la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS est limitée à cette somme,

Pour le surplus,

- débouter Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de sa demande d'expertise et d'allocation d'une provision de 162 000 euro,

Subsidiairement, si la Cour devait faire droit à la demande d'expertise,

- donner acte des protestations et réserves de la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS,

- ajouter à la mission :

* décrire les dommages consécutifs au naufrage survenu le 22 octobre 2001,

* décrire les dommages consécutifs à l'absence de mesures de conservation prises à la suite du renflouement de la péniche,

- dire que les frais d'expertise seront à la charge de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE,

Si la Cour devait faire droit à la demande de provision,

- dire et juger que la provision sera assortie d'une garantie ou d'une consignation d'un montant équivalent,

En tout état de cause,

- dire et juger que la Compagnie GROUPAMA TRANSPORTS ne peut être tenue au paiement des frais de stationnement,

- condamner Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE, Monsieur Patrick MAGE, la société EUROP'YACHTING, la société OKEANOS, ou l'une à défaut de l'autre, au paiement de la somme de 3 000 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- les condamner en tous les dépens de première instance et d'appel ;

Dans ses seules conclusions déposées le 30 juin 2011, Monsieur Patrick MAGE demande à la Cour de :

'déclarer les appels de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et de la société GROUPAMA TRANSPORTS sinon irrecevables en tous cas mal fondés,

'les débouter de toutes leurs demandes, fins et conclusions,

'constater que le jugement rendu le 29 novembre 2005 est définitif en ce qu'il a :

- déclaré parfaite la vente intervenue entre Monsieur MAGE et Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE portant sur le bateau 'LE LEYDEN',

- condamné Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à régler le solde du prix, soit la somme de 69 327,92 euro,

'pour le surplus, confirmer le jugement en toutes ses dispositions non contraires aux présentes notamment en ce qu'il a :

- donné acte à Monsieur MAGE de ce que, par compensation, les causes de l'hypothèque fluviale seront déduites du solde du prix de vente à lui revenir,

- dit et jugé que la Compagnie GROUPAMA sera tenue de garantir les frais de renflouement dus à la société OKEANOS pour un montant de 33 936,01 euro avec intérêts à compter du 28 juin 2002,

' recevoir Monsieur MAGE en son appel incident,

' réformant partiellement la décision entreprise,

- dire que sur la somme de 69 327,92 euro les intérêts au taux légal devront s'appliquer à compter du 29 novembre 2005 eu égard à l'exécution provisoire ordonnée,

- constater que le LEYDEN a toujours été à la disposition de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au Port d'ILON d'autant qu'il en avait la disposition lorsqu'il a coulé,

- condamner Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au remboursement des sommes afférentes au bateau et réglées par Monsieur MAGE :

* 12 566,88 euro au titre des frais de stationnement,

* 1 500 euro de frais d'assurance sauf à parfaire en fonction des justificatifs,

- recevoir Monsieur MAGE en sa demande de dommages-intérêts à l'encontre de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE pour la somme de 10 000 euro,

- déclarer sinon irrecevables en tous cas mal fondées toutes les demandes de tous les intervenants contraires aux présentes,

- condamner Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au paiement de la somme de 5 000 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

- condamner Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et la société GROUPAMA TRANSPORTS en tous les dépens de première instance et d'appel ;

Dans ses seules conclusions déposées le 28 juin 2011, la société OKEANOS S.A.R.L. et Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de la société OKEANOS S.A.R.L. demandent à la Cour de :

- dire la demande de la société OKEANOS, représenté par Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de ladite société recevable et fondée,

- déclarer valide le contrat d'assurance souscrit auprès de GROUPAMA TRANSPORTS,

- confirmer le jugement rendu par le Tribunal de grande instance de Paris le 29 novembre 2005 en tant qu'il a condamné GROUPAMA TRANSPORTS à garantir le paiement des opérations de renflouement, dans la limite du solde d'indemnité revenant à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE après déduction des sommes qui lui ont d'ores et déjà été versées le 13 mai 2002,

- condamner GROUPAMA TRANSPORTS au paiement de la somme de 3 000 euro sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens et frais de l'instance dont ceux d'appel ;

L'ordonnance de clôture a été rendue le 29eptembre 2011 ;

CELA ETANT EXPOSE, LA COUR,

Considérant que Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE (Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE) a acheté à Monsieur Patrick MAGE (Monsieur MAGE) ayant pour mandataire la société EUROP'YACHTING, une péniche d'habitation dénommée 'Leyden' pour le prix de 950 000 francs le 7 octobre 1997, par une promesse de vente établie par la société EUROP'YACHTING suivie d'un document intitulé 'acte de vente', non daté ; que dans la nuit du 22 octobre 2001, le bateau ayant coulé dans le port d'ILON, Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE a organisé son renflouement et choisi le devis de la société OKEANOS S.A.R.L. (OKEANOS) dont le gérant était Monsieur MAGE ; que l'assureur, la société GAN, aux droits de laquelle vient la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A. (GROUPAMA TRANSPORTS), ayant appris que le carnet d'immatriculation était détenu par un tiers, Monsieur Jean-Pierre CEREZO (Monsieur CEREZO), bénéficiaire d'une hypothèque inscrite le 30 décembre 1990 à la suite d'un prêt consenti à Monsieur MAGE, a refusé la garantie du sinistre au motif qu'elle n'avait pas été informée de l'existence de cette sûreté contrairement à l'obligation faite au souscripteur lors de la signature du contrat d'assurance, figurant à l'article 21-d des conditions générales ;

Que c'est dans ce contexte que Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE a saisi le Tribunal de grande instance de Paris qui a rendu le jugement déféré à la Cour suite à l'arrêt de cassation partielle rendu le 15 avril 2010 par la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation d'un arrêt partiellement infirmatif rendu le 19 décembre 2008 par la 25ème Chambre-B de cette Cour ;

SUR QUOI,

Considérant que, dans ses dernières conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de son argumentation, Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE soutient la validité du contrat d'assurance souscrit dès lors que l'intitulé de son article 21-d n'est pas conforme aux exigences de l'article L 112-4 dernier alinéa du Code des assurances et qu'en conséquence GROUPAMA TRANSPORTS doit prendre en charge toutes les conséquences du sinistre sans pouvoir opposer un défaut de surveillance, d'ailleurs non établi, la garantie des frais de remise en état du bateau et l'entier préjudice supplémentaire découlant de son refus de garantie qui l'a privé de la jouissance de son habitation constituée par ladite péniche en refusant la prise en charge du renflouage, la remise en état du bateau, du propulseur, des agrès, du mobilier et des objets personnels endommagés, ce qui justifie l'instauration d'une expertise aux frais avancés de GROUPAMA TRANSPORTS, compte tenu de son indigence actuelle ainsi que l'octroi d'une provision ; que s'agissant des frais de stationnement, il rappelle l'engagement plusieurs fois renouvelé de Monsieur MAGE de les prendre en charge ; qu'enfin, il reproche à Monsieur MAGE de ne pas l'avoir loyalement informé de la situation juridique de la péniche dont les conséquences ont été de le priver de la possibilité de jouir normalement du bateau constituant son domicile ;

Considérant que, dans ses dernières conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de son argumentation, GROUPAMA TRANSPORTS, s'agissant de la nullité du contrat litigieux, soutient que Monsieur RI-VIÈRE-MALAPLATE avait connaissance de l'existence de l'hypothèque au moment de la vente, que la clause de l'article 21-d était parfaitement lisible comme rédigée en termes apparents, était insérée dans le chapitre 'obligation de l'assuré' comportant in fine de manière explicite que tout manquement à l'une des obligations de ce chapitre entraînait la déchéance de tous les droits de l'assuré à son encontre, l'article 15 prévoyant en outre la résiliation en cas d'omission ou d'inexactitude dans les déclarations à la souscription, enfin qu'il y a lieu d'appliquer la clause de déchéance pour défaut de surveillance ; que s'agissant des frais de renflouement, la police n'ayant jamais existé, la clause de retirement tombe nécessairement et qu'en tout état de cause Maître Michel JUN, ès-qualités, ne peut obtenir sa condamnation à lui payer son intervention qu'elle n'a jamais commandée pour un bateau qui n'est pas en perte totale et dont le retirement n'a jamais été demandé par l'autorité administrative ; que, subsidiairement, s'agissant des remboursements des frais de renflouement, GROUPAMA TRANSPORTS relève que seule la facture de 31 907,58 euro devrait être prise en compte et se compenser avec les sommes versées à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE du fait de l'annulation de la police, que s'agissant de l'expertise qui, en tout état de cause devrait distinguer les frais relevant du sinistre et ceux résultant du

délaissement du navire, la Cour ne peut suppléer la carence de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE et, s'agissant de la provision, que celle-ci n'est pas justifiée et devrait être dirigée contre Monsieur MAGE dont la faute est à l'origine du préjudice, enfin, que celui-ci s'est engagé à prendre en charge les frais de stationnement ;

Considérant que, dans ses seules conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de son argumentation, Monsieur MAGE estime que c'est avec raison que le jugement querellé a déclaré les clauses des articles 21d et 22b comme réputées non écrites ; que, pour contester la demande de dommages-intérêts, il affirme que Monsieur RI-VIÈRE-MALAPLATE connaissait l'existence de l'hypothèque au moment de la vente et que le préjudice du fait de la privation de sa résidence principale résulte uniquement de ce que le bateau a été sinistré ; qu'il relève par ailleurs, que le caractère parfait de la vente étant définitif, il y a lieu d'appliquer les intérêts légaux sur le solde du prix de vente à compter du 29 novembre 2005 et de condamner Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE, d'une part à lui verser des dom-mages-intérêts pour résistance et procédure abusives, d'autre part, à lui rembourser les frais de stationnement et d'assurance ;

Considérant que, dans leurs seules conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de leur argumentation, la société OKEANOS S.A.R.L. (la société OKEANOS) et Maître Michel JUN, ès-qualités de liquidateur de ladite société, relève que la condamnation de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à lui payer la somme de 33 936,01 euro au titre des opérations de renflouement est acquise puisqu'elle n'entre pas dans la saisine de la Cour de renvoi ; qu'ils soutiennent la validité du contrat d'assurance litigieux faisant notamment remarquer que l'article 21-d comporte cinq catégories d'obligations non hiérarchisées suivant un caractère de gravité par les effets qu'elles entraînent sur les droits de l'assuré, qu'à supposée établie la faute de l'assuré serait une clause de déchéance de l'assurance pour les seuls dommages au corps du bateau alors qu'en l'espèce, ce n'est pas cette assurance qui joue mais l'assurance RC qui oblige l'assuré à retirer le bateau du fond de l'eau et dont le coût est réglé à l'entreprise et non à l'assuré lequel, ayant seul le choix de celle-ci, a créé le lien de droit au titre duquel la garantie est demandée, obtenue et opposable par le tiers créancier à l'assureur ; qu'enfin s'agissant d'une assurance 'habitation' et non 'transport', l'assuré était en droit, pour les besoins de la vie quotidienne, de quitter le bord sans pour autant perdre le bénéfice de cette garantie, la surveillance étant assurée par les prestations spécialisées du personnel du port ;

***

Considérant que Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE, qui ne formule aucune demande la concernant, ne justifie pas avoir assigné la société EUROP'YACHTING, qu'en conséquence la Cour constate qu'elle n'est pas saisie à son égard ;

Considérant qu'il y a lieu de constater que la cassation de l'arrêt du 19 décembre 2008 porte uniquement sur : 1° la nullité du contrat d'assurance souscrit par Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE auprès du GAN devenu GROUPAMA TRANSPORTS et la charge de l'ensemble des conséquences résultant du sinistre d'octobre 2001, 2° la condamnation de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au paiement des frais de stationnement de la péniche sinistrée, 3° le débouté de celui-ci quant à sa demande de dommages-intérêts fondée sur le manquement de Monsieur MAGE à son devoir de conseil au regard des dispositions de l'article 1602 du Code civil ;

Qu'en conséquence, sont acquis aux débats et ne peuvent être de nouveau discutés :

- le caractère parfait de la vente d'octobre 1997 et le paiement de la somme de 69 327,62 euro par Monsieur RI-VIÈRE-MALAPLATE au titre du solde du prix de vente, emportant en conséquence intérêts au taux légal à compter du jugement déféré ;

- la restitution de la péniche à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE au lieu qu'il indiquera à Monsieur MAGE, les frais de transport éventuels étant supportés par moitié par chacune des parties ;

- le débouté de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de sa demande de remboursement des frais d'entretien de la péniche à l'encontre de Monsieur MAGE ;

Qu'il en est de même de l'accord intervenu et non remis en cause par l'appelant et Monsieur MAGE concernant, d'une part, le fait que les objets meublants appartenant à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE sont à sa disposition, d'autre part, que le montant de l'hypothèque revient au vendeur, Monsieur MAGE et que, par compensation, il vient en déduction du solde du prix à charge de l'acquéreur, Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE ;

Que par ailleurs, Maître Michel JUN, ès-qualités, ne formule plus de demande de dommages-intérêts à l'encontre de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE pour résistance abusive au paiement du renflouement ;

Qu'enfin, les dispositions du jugement déféré relatives au débouté de Maître Michel JUN, ès-qualités, aux fins de dom-mages-intérêts à l'encontre de GROUPAMA TRANSPORTS et contre Monsieur MAGE pour résistance et procédure abusives ne sont pas reprises devant la Cour de renvoi ;

***

- sur la validité du contrat d'assurance souscrit

Considérant, s'agissant de la clause de nullité de l'article 21-d, que c'est à la suite de motifs pertinents que la Cour fait siens en les adoptant, que les premiers juges ont retenu que l'emplacement de cette clause et sa rédaction 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 que des clauses moins importantes figurent aux premières pages des conditions générales et comportent des nuances de couleurs dans la police utilisée, ce qui, en outre, rend inopérant le recours à l'article 15 indiquant la résiliation en cas d'omission ou d'inexactitude qui ne peut, à lui seul, suppléer les exigences de l'article 21-d ;

Considérant, en conséquence, qu'il y a lieu d'examiner la validité de la clause de déchéance du droit de garantie de l'article 22-b invoquée par GROUPAMA TRANSPORTS ;

Qu'en l'espèce, l'assureur ne fait valoir en cause d'appel aucun élément de fait ou de droit de nature à remettre en cause la décision rendue à la suite des mêmes motifs pertinents relevés à l'occasion de l'analyse de l'article 21-d retenus par les premiers juges et adoptés par la Cour ;

Que de surcroît, il ne peut être reproché à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE un défaut de surveillance, au demeurant non caractérisé par l'assureur, de la péniche qui constituait son domicile dont il n'est pas contesté qu'il était assuré au titre 'habitation', dès lors qu'il est établi que l'ensemble du port fait l'objet d'une surveillance de jour comme de nuit (pièce n° 44 appelant) et que le maître de port ou son suppléant est habilité et apte à intervenir sur les bateaux et les installations du port (pièce n° 24, idem) ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède, les clauses des articles 21-d et 22-b étant réputées non écrites, que GROUPAMA TRANSPORTS doit garantir Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE de l'ensemble des conséquences du sinistre survenu le 22 octobre 2001 ;

Que cependant, en ce qui concerne les frais de renflouement, GROUPAMA TRANSPORTS ne fait que réitérer, sous une forme nouvelle mais sans justification supplémentaire utile les moyens dont les premiers juges ont eu à connaître et auxquels, en se livrant à une exacte appréciation des faits de la cause et à une juste application des règles de droit s'y rapportant, ils ont répondu par des motifs pertinents et exacts que la Cour adopte en les faisant siens ; qu'il sera seulement ajouté que GROUPAMA TRANSPORTS ne peut critiquer Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE pour avoir fait le choix de la société OKEANOS dès lors que dans une télécopie du 6 décembre 2001, elle indique que 's'agissant de la confirmation de la commande du renflouement par les assureurs auprès d'OKEANOS, nous avons déjà indiqué que ce choix incombe pleinement et uniquement à l'assuré' (pièce n° 4, GROUPAMA TRANSPORTS) ;

Qu'en conséquence GROUPAMA TRANSPORTS devra garantir Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE à hauteur de 33 936,01 euro sans qu'il y ait lieu, en l'absence d'accord de sa part sur ce point, à déduction des primes d'assurance remboursées le 13 mai 2002 sur ce poste ;

Qu'en revanche, la Cour ne dispose pas d'éléments suffisants pour évaluer les divers postes de préjudice concernant les dégâts occasionnés à la péniche du fait du naufrage (notamment le propulseur, les agrès et le mobiliers couverts par l'assurance habitation), la remise en état du bâtiment et le préjudice résultant du refus de garantie alors qu'il s'agit du lieu d'habitation de l'appelant dont il n'est pas contesté qu'il se trouve depuis dans une situation précaire quant à son logement de substitution ; qu'il y a donc lieu, d'une part, d'ordonner une expertise dont la mission prendra en compte les observations de GROUPAMA TRANSPORTS, d'autre part d'allouer à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE une provision d'un montant de 10 000 euro qui sera mise à la charge de GROUPAMA TRANSPORTS dont le refus de garantie est à l'origine des préjudices subis sans qu'il soit nécessaire de l'assortir d'une garantie ;

- sur la charge des frais de stationnement

Considérant, à titre préliminaire, qu'il y a lieu de constater que la cassation n'a porté que sur les frais de stationnement à l'exclusion des frais d'assurance ;

Considérant que par lettre du 27 décembre 2001, Monsieur MAGE précise à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE : 'Je vous avais indiqué que je prenais en charge les frais de stationnement (hors consommation des flux : eau-électricité) au Port de l'ILON depuis son arrivée au mois de juin 2001, les autres frais d'entretien et d'assurance restant à votre charge.' (pièce n° 29 de l'intimé), étant observé que les factures relatives au stationnement sont établies au nom de Monsieur MAGE (pièce n° 5 de l'intimé) qui devra donc conserver la charge de ces frais ;

- sur la demande de dommages-intérêts en réparation du préjudice résultant des conditions de la vente et du manquement au devoir de conseil

Considérant qu'aux termes de l'article 1602 du Code civil, le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige, tout pacte obscur ou ambigu s'interprétant contre le vendeur ;

Qu'en l'espèce, Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE ne démontre pas ne pas avoir été loyalement informé de la situation juridique de la péniche ;

Qu'en effet, alors que la promesse de vente a été signée le 7 octobre 1997 et la vente au cours de ce même mois d'octobre, Monsieur MAGE a envoyé un courrier daté du 8 août 1997 à Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE qui ne conteste pas l'avoir reçu, aux fins de lui communiquer la promesse de vente précitée en précisant : 'Je vous demande de prendre contact avec lui' (le notaire dont le numéro de téléphone était indiqué) 'pour organiser les formalités de la levée d'hypothèque.' (pièce n° 6, de Monsieur MAGE) ; qu'à supposer que Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE n'ait pas eu alors une entière connaissance des conséquences de cette hypothèque, il lui appartenait de se renseigner auprès de cet officier ministériel comme cela lui était proposé par Monsieur MAGE ;

Qu'en conséquence Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE qui sollicite, sur le seul fondement des conditions de la vente et du manquement au devoir de conseil, de voir élevée à 50 000 euro la réparation de son préjudice, doit être débouté de sa demande de dommages-intérêts de ce chef ;

- sur la demande de dommages-intérêts de Monsieur MAGE à l'encontre de Monsieur RIVIÈRE-MALAPLATE pour résistance et procédure abusive

Considérant que l'arrêt du 19 décembre 2008 qui a confirmé le jugement déféré déboutant Monsieur MAGE de ce chef, n'a pas fait l'objet d'une cassation sur ce point ; qu'il n'y a donc pas lieu de statuer sur cette demande ;

- sur les autres demandes

Considérant qu'il y a lieu de réserver les demandes fondées sur les dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi que les dépens

PAR CES MOTIFS,

CONSTATE que la Cour n'est pas saisie à l'égard de la société EUROP'YACHTING,

CONFIRME le jugement déféré en ce qu'il a :

- condamné GROUPAMA TRANSPORTS S.A. à garantir le paiement des opérations de renflouement précitées,

- débouté Monsieur Patrick MAGE de sa demande de remboursement des frais de stationnement,

Y AJOUTANT,

DIT que la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A. doit garantir Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE de l'ensemble des conséquences du sinistre survenu le 22 octobre 2001, au titre de la 'Police d'assurance sur corps de bateaux de navigation intérieure - Habitation' n° 970 600 739 et 'Conditions générales' dont la somme de 33 936,01 euro au titre des opérations de renflouement,

INFIRME le jugement déféré en ce qu'il a condamné Monsieur Patrick MAGE à payer à Monsieur Patrice RI-VIÈRE-MALAPLATE la somme de 10 000 euro à titre de dommages-intérêts,

STATUANT À NOUVEAU dans cette limite,

DÉBOUTE Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE de sa demande de dommages-intérêts,

AVANT DIRE DROIT sur les autres préjudices,

ORDONNE une expertise et commet pour y procéder:

Monsieur Jean-Jacques MASCART

Tél: 01-40-79-99-39

Fax: 01-40-79-99-40

lequel, après avoir convoqué les parties par lettre recommandée avec accusé de réception et leurs conseils par lettres simples, s'être fait communiquer tous documents utiles à sa mission y compris détenus par des tiers aura mission de :

- se rendre sur place en présence des parties dûment convoquées,

- examiner la péniche 'LEYDEN' et la décrire avec précision,

- décrire les dommages consécutifs au naufrage du 22 octobre 2002,

- décrire les dommages consécutifs à l'absence de mesures conservatoires à la suite du renflouement de la péniche,

- indiquer et évaluer pour chaque catégorie de dommages les travaux de réfection nécessaires sur le propulseur, les agrès, le mobilier et les objets personnels,

- évaluer les frais accessoires, notamment ceux relatifs au frais de gardiennage et d'appontement,

- dégager, en les spécifiant les éléments justifiant une indemnisation au titre du préjudice spécifique de privation de son logement pour Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE,

Dit que l'expert désigné pourra en cas de nécessité s'adjoindre le concours de tout spécialiste de son choix dans un domaine distinct du sien après avoir avisé les parties et leur conseil,

Dit que l'expert communiquera aux parties et leurs conseils, par lettre recommandée avec avis de réception, les résultats de ses recherches,

Dit que dans les six semaines, les parties devront adresser leurs dires à l'expert par lettre recommandée avec avis de réception,

Dit qu'à l'issue de ce délai, l'expert adressera son rapport définitif aux parties et le déposera en double exemplaire au secrétariat-greffe de la Cour avant le 11 octobre 2012,

Dit que l'expert accomplira sa mission sous le contrôle de Monsieur le Président de la 2ème Chambre du Pôle II, conformément aux dispositions des articles 263 et suivants du Code de procédure civile,

Dit que Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE devra consigner au greffe de la Cour la somme de 5 000 euro à valoir sur la rémunération de l'expert avant le 12 avril 2012, ladite somme devant être versée au régisseur d'avances et de recettes de la Cour d'appel de Paris [...],

Dit qu'à défaut de consignation à la date ci-dessus, la désignation de l'expert sera caduque,

Dit que l'affaire sera appelée à l'audience de procédure du Conseiller de la mise en état du :

- jeudi 10 mai 2012 à 13h. pour vérification des diligences,

- jeudi 11 octobre 2012 à 13h. pour conclusions en ouverture de rapport,

CONDAMNE la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A. à verser à Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE la somme de 10 000 euro à titre de provision,

RÉSERVE les demandes fondées sur l'article 700 du Code de procédure civile ainsi que les dépens.

LE GREFFIER POUR LE PRÉSIDENT EMPÊCHE

Décisions Antérieures

Cour de cassation Chambre civile 2 du 15 avril 2010 n° 771F-D

Cour d'appel Paris Chambre 25, section B du 19 décembre 2008 n° 06/05608

Tribunal de grande instance Paris Chambre 4, section 1 du 29 novembre 2005 n° 02/11405

Abstract

Assurance de dommages, assurance de navigation fluviale et lacustre, péniche, habitation de l'assuré, prise d'eau, renflouement aux frais de l'assuré, garantie due par l'assureur (oui), refus de garantie de l'assureur, motif, hypothèque fluviale, inscription d'un tiers, formation du contrat d'assurance, rédaction du contrat, clauses de nullité et de déchéance de garantie, clauses réputées non écrites (oui), information de l'assuré, clause de nullité, dispositions essentielles, obligations imposées à l'assuré, information de l'assureur à peine de nullité, attention de l'assuré impossible, défaut de surveillance, reproche impossible contre l'assuré, assurance habitation, domicile de l'assuré, surveillance de jour et de nuit, maître de port ou suppléant, habilitation et aptitude à intervenir sur les bateaux et les installations du port, montant du sinistre = 33936 euros, non-déduction des primes d'assurance remboursées.

Contrat, vente, vente de meuble, péniche, obligation du vendeur, clarté de l'engagement, pacte obscur ou ambigu, interprétation, interprétation contre le vendeur (oui), condition remplie (non), hypothèque fluviale, défaut d'information loyale sur la situation juridique de la péniche, preuve non rapportée par l'acquéreur, promesse de vente, courrier antérieur du vendeur, demande, prise de contact avec le notaire, organisation des formalités de la levée d'hypothèque, connaissance des conséquences de l'hypothèque, possibilité pour l'acquéreur de se renseigner auprès du notaire, prétention de l'acquéreur, manquement au devoir de conseil, demande de dommages intérêts, réparation du préjudice, infirmation.

Observations :

Voilà plusieurs années que nous suivons de près cette procédure qui vient de connaître un nouveau rebondissement avec l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 13 janvier 2012. A titre professionnel d'abord en ayant été en charge de la gestion de ce dossier chez Groupama Transport (devenu Helvétia depuis quelques mois) jusqu'en 2005, puis à titre purement informel et par curiosité juridique depuis.

Autant le dire tout de go, nous partageons pleinement l'avis de la Cour d'Appel de Paris qui, sur renvoi de la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation, n'a pas maintenu la position qu'elle avait adopté deux ans plus tôt lorsque cette affaire lui avait été présentée pour la première fois.

Le dossier ne semble pourtant pas complètement terminé, un pourvoi semblant avoir été formé par Helvétia (devant l'Assemblée Plénière....), preuve s'il en ait de la sensibilité du sujet et de l'importance que représente ces décisions pour les assureurs.

Et on les comprend car, comme nous l'avons écrit depuis plus de deux ans, ce dossier va au-delà du cas d'espèce et la décision de la Cour d'Appel de Paris, si le pourvoi ne va pas à son terme ou est rejeté, fera inévitablement jurisprudence et obligera les assureurs maritimes, utilisateurs de ce type de police, à une revue en profondeur des imprimés type qui devront être mis "au goût du jour" et surtout conformes à ce qu'exige le Code des Assurances.

Le titre de notre article aura alors tout son sens et le Droit des Assurances Terrestres, pourtant très récent, et désormais fortement empreint du Droit de la Consommation (encore plus récent), aura gagné sur le Droit des Assurances Maritimes et le Code de Commerce, institutions de notre Droit, dont certaines des règles applicables à la matière qui nous intéresse aujourd'hui, ont été instituées il y a parfois plusieurs siècles.

Après l'arrêt rendu par la Cour d'Appel en 2008, les assureurs maritimes avaient sans doute retenu leur souffle en attendant la décision de la Cour de Cassation.

Malheureusement, loin de confirmer la décision de la Cour d'Appel, la haute cour avait censuré partiellement la décision des juges du fond.

En cassant partiellement l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris du 19 décembre 2008, la Haute Cour jetait à nouveau le trouble sur les polices émises par le marché transport et sur leur respect des dispositions du Livre I du Code des Assurances qui leur sont applicables.

Il fallait donc attendre la décision de la Cour d'Appel de Renvoi pour connaître le fin mot de l'histoire. Et l'histoire ne s'est pas répété, la Cour d'Appel confirmant le raisonnement tenu dans le jugement de 1ière instance rendu en 2005.

Pour bien comprendre les enjeux de cette décision, il faut d'abord savoir que les décisions relatives à l'application des polices d'assurances maritimes sont assez rares et que celles relative à l'application à ces polices des dispositions législatives impératives les régissant, le sont encore plus.

A ce titre, les décisions du Tribunal de Grande Instance de Paris du 29 novembre 2005, de la Cour d'Appel de Paris du 19 décembre 2008, et de la Cour de Cassation du 15 avril 2010 (en ce qu'elles concernent notamment les conditions et modalités d'application de l'article L 112-4 du Code des Assurances) et enfin de l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 13 janvier 2012 sont donc particulièrement intéressantes.

La messe semblait pourtant avoir été dite par la Cour d'Appel lorsqu'elle avait elle-même sèchement cassé le jugement de première instance, estimant de manière lapidaire que la police d'assurance, objet du litige, était conforme aux prescriptions du Code des Assurances.

Fermez le ban !

Autant le dire tout de suite : Si nous avions compris et approuvé la décision du Tribunal de Grande Instance de Paris, particulièrement argumenté et précis dans ses analyses, nous étions en total désaccord avec l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris, qui balaie, d'un simple revers, 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 divergeaient cependant sur une appréciation souveraine des juges du fond, à savoir l'adéquation entre la rédaction des polices et les prescriptions édictés de manière impérative par le 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 va 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.

Le débat était donc relancé avec l'arrêt de la 2ième chambre de la Cour de Cassation et nous attendions avec impatience la décision de la Cour d'Appel de renvoi qui prend le contre-pied de la décision prise deux ans plus tôt par la même juridiction et confirme l'argumentation développée par les juge du Tribunal de Grande Instance.

Même si ce n'est pas encore l'épilogue de ce dossier, cela nous l'occasion d'un dire un peu plus sur les assurances fluviales, sachant que ce qui est vrai pour ces polices, est également valable pour l'ensemble des polices émises par le marché français.

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.

Un litige relatif à une clause d'exclusion contenue dans une police fluviale va peut-être être l'occasion pour eux d'avoir à plancher sur une nouvelle rédaction de leurs polices.

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.

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 remontrer au Droit Romain, le premier article du Guidon de la Mer[1] stipule que « *Asseurance 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'asseuré qui fait, ou fait faire le transport, & l'asseureur 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[2].

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

L'Ordonnance sur la Marine sera un peu plus explicite en définissant à l'article 1er 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 ».

---

[1] Ouvrage anonyme rédigé à Rouen au XIVième siècle, relatif à l'assurance maritime

[2] 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 haler les Navires, & les conduire tôujours au fil de l'eau , qui se change toutes les marées de Roüen au havre; en quôy sont, compris les Pilotes, pour éviter les sablons de Quille-bœuf, & les dangers du piège de Caudebec.

[3] L'article 1er de ce chapitre stipule que « *Si un Marchand vouloit repartir ou diviser sa marchandise en divers navires, & sur chacun d'iceux fait faire asseurance : & s'il avenoit qu'il eust chargé à Roüen 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'Asseureur à payer les sommes intégrables asseurées en divers navires, soit par un même contract de police ou en divers.*
Ces mots si estroitement pris à la lettre, sembleront obliger l'Asseureur, si la raison & primitive intention n'y répugnoit, qu'il a éleu & 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 & allègesà secourir pour transporter par la rivière la marchandise destinée pour les grands navires, ausquels consiste le principal risque, & sur lesquels l'asseurance se fait nommément : faut aussi que les moindres risques suivent & soient rédigées à cette même volonté. Partant l'Asseureur ou Asseureurs 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 »[4].

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[5].

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[6].

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[7].

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[8] 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 (….)*[9] ».

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 1er 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.[10].

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.

---

[4] Voir Alauzet Isodore : Commentaire du Code de Commerce et de la Législation Commerciale, 3ième édition, Tome VI 1879, L.G.D.J, n°2060.

[5] Traité de Droit Commercial Maritime ; Arthur Desjardins, Tome VI, 1887, Pedone-Lauriel, n°1394, p. 277

[6] Traité de Droit Maritime ; Geroges Ripert, 4ième édition, Rousseau & Cie, 1953, Tome III, n°2611

[7] 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).

[8] Loi du 13 juillet 1930 dite Godart relative au contrat d'assurances

[9] 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.

[10] 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[11], 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'apparait pas clairement dans les rapports parlementaires du Sénat, ni dans les débats de l'Assemblée Nationale[12].

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[13].

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[14].

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.

[11] Transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des communautés européennes

[12] http://archives.assemblee-nationale.fr/10/cri/1993-1994-ordinaire1/121.pdf

[13] Loi N°94-5 du 4 janvier 1994, JO du 5 janvier 1994, p. 243.

[14] 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[15].

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[16].

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[17].

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[18]

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.

---

[15] Lamy Assurances 2004, n°491

[16] Cass, 1ière civ, 1ier déc. 1993, n°89-12.584, RGAT 1994, p.82, note Maurice, D. 1994, jur., p. 434, note C-J Berr et H. Groutel.

[17] 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 (1er alinéa), L. 172-13 (2è 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.

[18] Cass 1ière 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[19] et, sur ce point, son appréciation est souveraine[20].

b) L'apparence par l'exemple

La règle générale est que la clause d'exclusion doit sauter aux yeux[21] 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 »*[22]

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[23].

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[24].

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 [25].

La jurisprudence est rigoureuse dans l'application du libellé en caractères très apparents[26]. 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[27]

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[28]. 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[29]

---

[19] Cass. Civ, 6 janv 1948 RGAT 1945, p. 48 note Besson

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

[21] Picard et Besson, les Assurances Terrestres, tome I, le Contrat d'Assurance, LGDJ, 1982, n°55

[22] Cass 1ière 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 1ière civ, 11 déc. 1990, n°89-15.248, Resp. civ et assur. 1991, comm, n°71, RGDA 1991, p.38).

[23] Cass. Crim, 30 janv. 1992, n°90-86.931, RGAT 1992, p. 499, note Margeat).

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

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

[26] Cass. 1ière civ. 17 nov 1998 ; RGDA 1999, p.93

[27] Cass. 1ière civ. 6 janv. 1948 ; JCP 1948 II, 4225

[28] Cass. 1ière civ. 16 avril 1956 ; RGAT 1956, p. 145

[29] 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[30].

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.

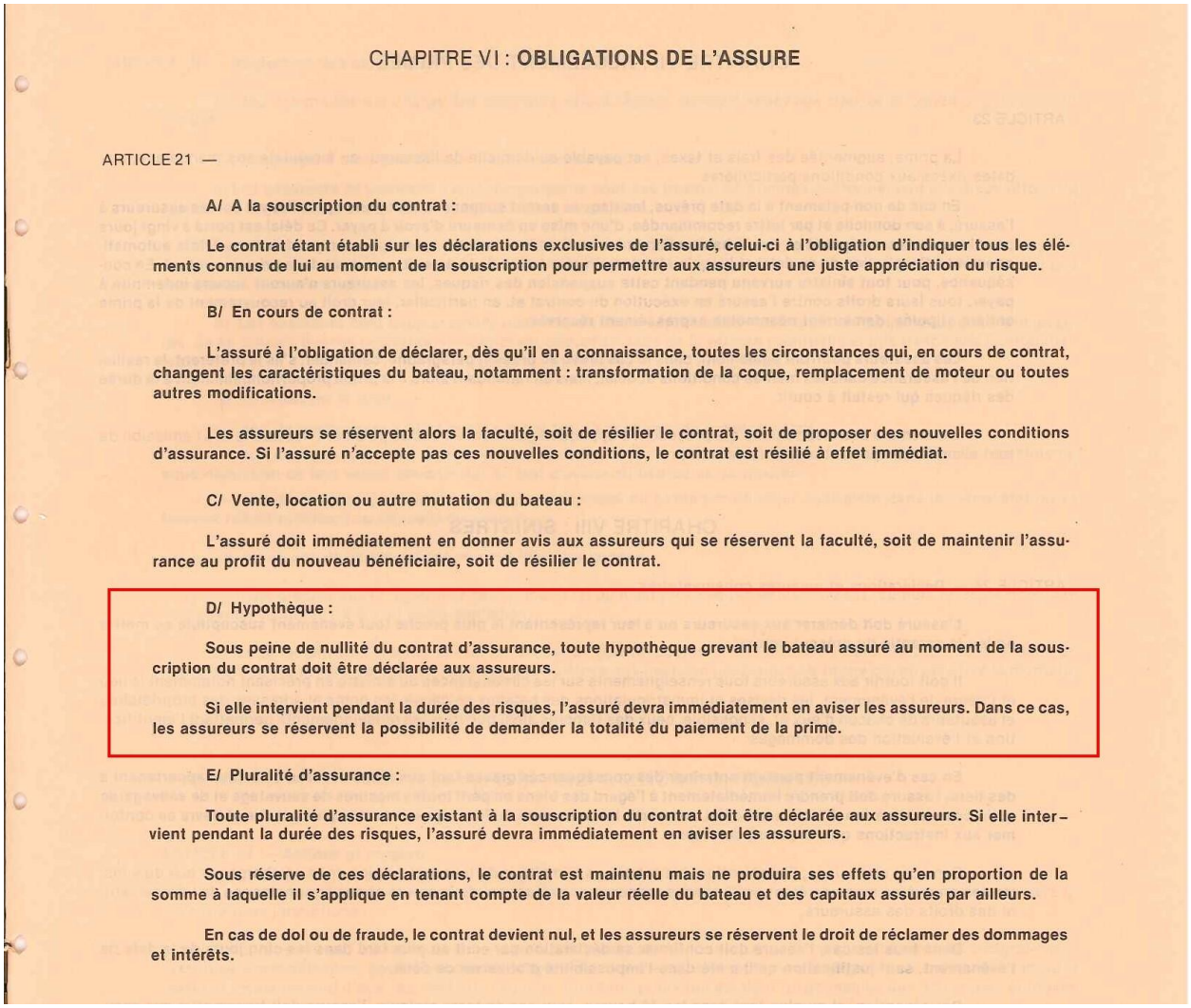
Nous ne nous attacherons pas au « fond » de la clause qui a déjà fait l'objet de développement sur Fortunes de Mer et dans lequel nous retracions l'histoire et les motifs ayant conduit les assureurs à insérer des clauses de « déclaration d'hypothèque » sous peine de sanction[31].

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…

[30] Cette solution peut être comparée à celle adoptée par la Loi n°95-96 du 1er février 1995 relative aux clauses abusives.
[31] Voir la rubrique « ALE@S » sur 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.



CHAPITRE VI : **OBLIGATIONS DE L'ASSURE**

ARTICLE 21 —

A/ A la souscription du contrat :

Le contrat étant établi sur les déclarations exclusives de l'assuré, celui-ci à l'obligation d'indiquer tous les éléments connus de lui au moment de la souscription pour permettre aux assureurs une juste appréciation du risque.

B/ En cours de contrat :

L'assuré à l'obligation de déclarer, dès qu'il en a connaissance, toutes les circonstances qui, en cours de contrat, changent les caractéristiques du bateau, notamment : transformation de la coque, remplacement de moteur ou toutes autres modifications.

Les assureurs se réservent alors la faculté, soit de résilier le contrat, soit de proposer des nouvelles conditions d'assurance. Si l'assuré n'accepte pas ces nouvelles conditions, le contrat est résilié à effet immédiat.

C/ Vente, location ou autre mutation du bateau :

L'assuré doit immédiatement en donner avis aux assureurs qui se réservent la faculté, soit de maintenir l'assurance au profit du nouveau bénéficiaire, soit de résilier le contrat.

D/ Hypothèque :

Sous peine de nullité du contrat d'assurance, toute hypothèque grevant le bateau assuré au moment de la souscription du contrat doit être déclarée aux assureurs.

Si elle intervient pendant la durée des risques, l'assuré devra immédiatement en aviser les assureurs. Dans ce cas, les assureurs se réservent la possibilité de demander la totalité du paiement de la prime.

E/ Pluralité d'assurance :

Toute pluralité d'assurance existant à la souscription du contrat doit être déclarée aux assureurs. Si elle intervient pendant la durée des risques, l'assuré devra immédiatement en aviser les assureurs.

Sous réserve de ces déclarations, le contrat est maintenu mais ne produira ses effets qu'en proportion de la somme à laquelle il s'applique en tenant compte de la valeur réelle du bateau et des capitaux assurés par ailleurs.

En cas de dol ou de fraude, le contrat devient nul, et les assureurs se réservent le droit de réclamer des dommages et intérêts.

En l'espèce, il s'agit d'un « imprimé type » de 8 pages[32], 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 ;

[32] 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[33] et ensuite une accentuation par le caractère « gras » selon la gravité ou l'importance des clauses. Il n'y a pas de caractères atténué 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 ».*

C'est d'ailleurs sur ce caractère lapidaire, et constatant que *« les clauses des polices d'assurances édictant des nullités, déchéances ou exclusions ne sont valables que si elles sont rédigées en caractères très apparents ; qu'en l'espèce, ainsi que l'exposant le faisait valoir, et comme l'avait retenu le jugement, l'article 21- d de la police*

[33] 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…

d'assurances souscrite par Monsieur Y... auprès de la compagnie GAN, aux droits de laquelle est venue la compagnie GROUPAMA TRANSPORTS, qui prévoyait l'exclusion de la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré, était rédigé en lettres de petite taille et ne se distinguait en rien des clauses voisines du contrat ; qu'en se bornant à retenir, pour prononcer la nullité de la police sur le fondement de cette clause, que le contrat indiquait « de façon visible et compréhensible (…) que la non-déclaration de l'hypothèque était) de nature à entraîner la nullité du contrat d'assurance » et que « cette disposition claire et lisible figurant en milieu de page ne pouvait être considérée comme obscurcie par des dispositions complexes du même chapitre », sans rechercher ni a fortiori constater que la clause litigieuse était rédigée en caractère « très apparents » se détachant des autres clauses de la police, de manière à attirer spécialement l'attention de l'assuré sur la nullité qu'elle édictait, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 112-4 du Code des assurances ».

Dont acte ou « zéro la barre » comme pourrait dire un marin ou un batelier… ; Si la clause objet du litige est conforme aux dispositions du Code des Assurances pour la Cour d'Appel, la Cour de Cassation ne semble pas de cette oreille et demande à la Cour d'Appel de justifier sa position.

La Cour de Cassation précisé également que *« la clause de la police excluant la garantie en cas d'absence de déclaration de toute hypothèque grevant le bateau assuré ne pouvait en tout état de cause pas être opposée à l'assuré dans la mesure où l'existence d'une hypothèque fluviale est sans incidence sur la survenance du risque envisagé par le contrat d'assurance ; qu'en jugeant néanmoins que la clause d'exclusion prévue à l'article 21- d de la police d'assurance souscrite par Monsieur Y... était opposable à ce dernier, la Cour d'appel a derechef violé l'article L. 112-4 du Code des assurances ensemble l'article L. 113-1 du même code. ».*

Ce dernier attendu nous perturbe un peu plus dans la mesure où la Cour vise un article du Code (L 113-1) qui n'est pas applicable aux assurances maritimes et fluviales.

Quoi qu'il en soit, avec l'arrêt de la Cour de Cassation, c'est donc retour à la case départ et de nouveaux espoirs pour le demandeur.

La Cour d'Appel, statuant donc sur renvoi, a, par arrêt du 13 janvier 2012, changé totalement son fusil d'épaule et est revenue sur sa première analyse, confortant celle des juges du TGI.

Ayant à se prononcer sur la validité du contrat d'assurance souscrit, la Cour d'Appel considère que, *« s'agissant de la clause de nullité de l'article 21-d, que c'est à la suite de motifs pertinents que la Cour fait siens en les adoptant, que les premiers juges ont retenu que l'emplacement de cette clause et sa rédaction 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 que des clauses moins importantes figurent aux premières pages des conditions générales et comportent des nuances de couleurs dans la police utilisée, ce qui, en outre, rend inopérant le recours à l'article 15 indiquant la résiliation en cas d'omission ou d'inexactitude qui ne peut, à lui seul, suppléer les exigences de l'article 21-d ».*

Et la Cour de conclure en condamnant la société GROUPAMA TRANSPORTS S.A. à garantir Monsieur Patrice RIVIÈRE-MALAPLATE de l'ensemble des conséquences du sinistre survenu le 22 octobre 2001, au titre de la 'Police d'assurance sur corps de bateaux de navigation intérieure - Habitation' n° 970 600 739 et 'Conditions générales' dont la somme de 33 936,01 euro au titre des opérations de renflouement ».

L'histoire ne s'arrêtera pas là puisque la Cour d'Appel a mandaté un expert judiciaire pour évaluer le préjudice du demandeur. Un nouvel arrêt de la Cour d'Appel est donc à attendre. Ce sera la cinquième décision judiciaire dans ce dossier…

B – La pandémie ne semble pas pouvoir être évitée….

L'histoire à rebondissements de ce dossier n'en est pas encore à son terme mais il semble désormais acquis que la décision de la Cour d'Appel du 13 janvier 2012 soit définitive, au moins sur le plan des principes, et ce à moins qu'un nouvel arrêt de Cassation n'intervienne.

Il reste désormais à voir la manière dont les assureurs maritimes et transports vont adapter leurs polices afin que se conformer à ces différentes décisions.

Nous invitons nos lecteurs à se procurer toutes 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 1er 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° 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'imposte 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 et la Cour d'Appel de Paris ont 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 s'inscrit totalement dans celle prise par la Cour d'Appel de Paris en janvier 2012.

Quoi qu'il advienne, il nous semble désormais impossible pour les assureurs « maritimes et transports » de faire fi de ces décisions et de ne pas envisager une évolution dans la rédaction de leur imprimés.

C'est d'ailleurs ce souci de la clarté qui a guidé les assureurs, les assurés, et les courtiers dans leur volonté de proposer un nouvel imprimé sur « corps de navires » mais malheureusement uniquement rédigé en anglais….

Fortunes de Mer, le 12 novembre 2012

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. Arrêt de la Cour de Cassation du 15 avril 2010
4. Arrêt de la Cour d'Appel du 13 janvier 2012
5. Picard et Besson, les Assurances Terrestres, tome I, le Contrat d'Assurance, LGDJ, 1982, n°55
6. Police Française d'Assurances sur corps de bateaux de navigation intérieure – Imprimé du 30 avril 1982
7. Police Française d'Assurances sur corps de tous navires – Imprimé du 1er janvier 2002
8. Lamy Assurances 2004, numéros 491 et s.
9. Pratique des Assurances du particulier : personnes et biens - Editions du Juris-Classeur 2003, numéro 030-17 et s.