

DOCTRINE

Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance

Henri JEANNIN

Avocat
Paris

ENGLISH SUMMARY

In France, damage insurance is a contract of indemnity, and an insured cannot make use of a policy of insurance to improve his situation. Most policies are compulsorily unvalued policies, except in the field of fire insurance, artwork insurance, and hull insurance for commercial and fishing vessels. Valued policies, proposed by specialized brokers, are now becoming widespread in the yachting world. However, in case of a dispute, they are being construed as unvalued policies by French Courts, which in the event of a loss, will allow the insurer to prove the reduction in the vessel's insurable value.

« La valeur n'attend pas le nombre des années. » Corneille, *Le Cid*, acte II, 2
« Par-là vous croyez être en assurance. » Pascal, *Les Provinciales*, Lettre 13
« Faites-lui perdre temps tandis qu'en assurance la galère s'éloigne avec son espérance »
Corneille, *Nicomède* acte V, 1
« Et si de t'agréer je n'emporte le prix, j'aurai du moins l'honneur de l'avoir entrepris » La Fontaine,
Dédicace, *Fables*, Livre I.

Lorsqu'un plaisancier acquiert d'un chantier ou d'un concessionnaire un voilier ou un yacht à l'état neuf, il ne manque pas de le faire aussitôt assurer par l'intermédiaire d'un courtier spécialisé qu'il connaît, ou qui lui a été proposé par l'organisme de crédit-bail qui finance l'opération.

Un courtier ne manquera pas de lui conseiller de souscrire un contrat qui comporte une clause de valeur agréée optionnelle pour une durée de cinq ans ou plus, parfois renouvelable une fois.

Pour le plaisancier lambda, peu au fait des subtilités du droit des assurances, elle semble une véritable aubaine et se trouve présentée comme telle sur les sites internet des courtiers spécialisés.

La réalité est cependant tout autre et lors d'un gros sinistre, faute d'avoir été éclairé sur la portée réelle de cette clause, le plaisancier manifeste souvent son incompréhension ou sa colère, avec le sentiment d'avoir été dupé.

Il en résulte inévitablement d'âpres contentieux avec les compagnies d'assurance.

Ils sont à l'heure actuelle voués à l'échec et l'objet de cet article est de mettre fin à quelques espérances illusoire en « crevant l'abcès ».

Dans un premier temps nous examinerons de façon générale la notion de valeur agréée tant en matière d'assurance terrestre qu'en matière maritime, puis dans une seconde partie nous verrons comment elle a été « importée » en droit de la plaisance et fait l'objet d'un traitement bien différent de celui auquel pouvaient s'attendre les plaisanciers.

Nous illustrerons la façon dont cette clause est interprétée par deux arrêts récents rendus par la Cour d'appel de Paris.

I. - L'INDÉMNISATION EN VALEUR AGRÉÉE EN DROIT DES ASSURANCES TERRESTRES

Il n'est pas nécessaire de rappeler que le principe indemnitaire constitue une notion-clé du droit des assurances de dommages aux biens.

L'article L.121-1 du code des assurances le résume en une formule lapidaire et sans ambiguïté : « *L'assurance relative aux biens est un contrat d'indemnité ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre* ».

Il découle implicitement de cet article que lors d'un sinistre, la valeur déclarée de manière unilatérale au moment de la souscription, qui correspond souvent au prix d'acquisition du bien, ne peut pas être assimilée à la valeur du bien assuré au moment du sinistre.

Comme presque tout bien mobilier ou immobilier soumis par nature à obsolescence ou dépréciation, la détermination de la valeur de la chose au moment du sinistre nécessitera l'application d'un coefficient de vétusté.

L'assuré est généralement hostile à la reconnaissance de la baisse de valeur inéluctable de son bien.

Pourtant plus les années passent plus la valeur vénale baisse, et la différence par rapport au prix d'acquisition peut être assez importante.

Le calcul de la valeur vénale au moment du sinistre sera donc généralement effectué par un expert amiable voire par un expert judiciaire désigné par le tribunal en cas de contestation de la compagnie ou de l'assuré.

La Cour de cassation précise souvent dans ses arrêts que l'indemnité d'assurance ne saurait avoir pour effet d'enrichir l'assuré par la perception d'un dédommagement supérieur au préjudice réellement éprouvé.

Cette règle ne connaît que peu d'exceptions véritables.

Pour remédier à ce qui semble aux assurés un artifice de plus pour les circonvenir, les compagnies d'assurance ont proposé en assurance terrestre, les clauses de « valeur agréée » ou les clauses de « reconstruction en valeur à neuf ».

Dans le monde des objets précieux et de l'art, les œuvres sont souvent assurées en valeur agréée, plutôt qu'en valeur déclarée.

Au moment de la souscription, d'un commun accord entre l'assureur et l'assuré, un expert dont la notoriété est indiscutable, va estimer le bien et fixer sa valeur en fonction de la cote de l'artiste sur le marché de l'art, pour une durée contractuelle convenue.

En cas de sinistre, l'assuré se trouvera donc dispensé d'apporter la preuve de la valeur de l'œuvre perdue, volée ou détruite.

Théoriquement, ce type de clause étant contraire au principe indemnitaire, l'assureur serait parfaitement en droit de désigner un expert pour contester l'évaluation initiale et démontrer que la valeur de la chose assurée au moment du sinistre est bien inférieure à la valeur agréée à la souscription, notamment en raison des fluctuations du cours des œuvres sur le marché de l'art.

En pratique, compte tenu de l'importance des primes versées et de la mauvaise réputation qu'une telle attitude risquerait de susciter, il est très rare que les assureurs contestent les valeurs agréées fixées par les experts.

La seule décision rendue par la Cour de cassation ayant quelque rapport avec l'assurance des œuvres d'art et des bijoux fait prévaloir le principe indemnitaire au détriment de l'accord initial sur la valeur des biens à assurer (mais il s'agissait de bijoux appartenant à des particuliers couverts dans le cadre d'une police multirisques habitation).

La charge de la preuve de la valeur du bien au moment du sinistre est simplement inversée en faveur de l'assuré, ce qui ne prive pas l'assureur du droit de contester la valeur agréée à la souscription (Cass. 1^{ère} civ., 2 février 1988, publié au Bulletin pourvoi n°86-12688).

Dans un domaine plus prosaïque, en matière d'assurance immobilière (incendie ou explosion d'une maison d'habitation par exemple), l'assuré risque de ne pas pouvoir être en mesure de reconstruire son bien si une vétusté lui est appliquée sur la base d'une évaluation en valeur vénale.

Les compagnies d'assurance proposent donc à l'assuré de tourner ce grave inconvénient en souscrivant une clause dite de reconstruction en valeur à neuf.

Cette clause est souvent mal comprise.

Elle ne constitue pas exactement une violation du principe indemnitaire.

Son fonctionnement concret empêche l'assuré de s'enrichir, voire de frauder.

Un expert fixe l'indemnité en fonction du coût de reconstruction (sans déduction de vétusté), puis calcule la fraction de l'indemnité correspondant à la vétusté.

L'indemnité correspondant à la valeur à neuf, vétusté déduite, est versée dans les délais stipulés dans le contrat.

Le solde de l'indemnité (c'est-à-dire le montant correspondant à la prise en compte de la vétusté) n'est réglé qu'après que l'assuré a justifié au plus tard dans les deux ans avoir effectué la reconstruction au même endroit.

Si l'assuré n'a pas reconstruit dans les délais ou s'il a revendu son bien, il perd tout droit à l'indemnité résiduelle.

Il y a donc un contrôle strict de l'usage de l'indemnité d'assurance.

Néanmoins la validité d'une telle clause au regard du principe indemnitaire demeure discutée par la doctrine.

Certains auteurs considèrent que la clause de reconstruction en valeur à neuf ne viole pas le principe indemnitaire puisque l'assurance ne couvrirait pas la vétusté, « *mais les dommages provoqués par l'événement aléatoire ; la vétusté ne résulte pas de cet événement puisqu'elle lui était préexistante. En réalité l'assurance en valeur à neuf couvre d'une part les dommages matériels provoqués par l'événement sur un bien frappé de vétusté, d'autre part une perte financière de l'assuré représentée par l'impossibilité pour lui de reconstruire le bien sinistré avec une indemnité tenant compte de la vétusté, dès lors que les travaux de reconstruction ne peuvent être que neufs* ». ⁽¹⁾

Et l'on sait que l'article L. 121-6 du code des assurances dispose dans son deuxième alinéa que : « *Tout intérêt direct ou indirect à la non-réalisation d'un risque peut faire l'objet d'une assurance* ».

Cette explication ne nous convainc guère.

Mais la discussion n'a plus guère d'intérêt puisque la Cour de cassation a validé cette clause au regard du principe indemnitaire dans deux arrêts en date du 19 février 1969 (publié au Bulletin pourvoi n°67-12279) et 27 janvier 1987 (publié au Bulletin pourvoi n°85-16372).

Elle déclare ainsi dans son arrêt de 1987 que : « *Mais attendu, ... qu'ensuite, en matière de bâtiment, le dommage indemnisable au sens de l'article L. 121-1, peut atteindre la valeur de reconstruction ;* »

Dans un autre arrêt très récent (3^{ème} civ. 7 septembre 2017 pourvoi n°16-1527) elle veille néanmoins à ce que l'application de cette clause soit strictement encadrée :

« *Mais attendu, d'une part, qu'ayant relevé que l'immeuble ne pouvait être reconstruit à l'identique en raison de la dangerosité de sa situation et du refus du maire d'accorder un permis de construire et retenu qu'octroyer aux propriétaires une valeur de reconstruction à neuf dans un autre lieu leur procurerait un avantage indu puisqu'ils bénéficieraient d'un bien équivalent mais mieux situé, la cour d'appel en a exactement déduit, sans violer le principe de la réparation intégrale, que l'indemnisation du préjudice devait s'effectuer selon la valeur vénale de l'immeuble à la date du sinistre.* »

On voit donc qu'en matière d'assurance terrestre le principe indemnitaire demeure inébranlable et que la Cour de cassation ne valide qu'avec une grande prudence les clauses qui y portent atteinte.

La situation en matière maritime est un peu plus complexe.

II. - LES CLAUSES DE VALEUR AGREEE EN ASSURANCE MARITIME

Rappelons que l'assurance maritime n'obéit pas, pour l'essentiel, aux règles très formalistes que la partie terrestre du code des assurances met en œuvre pour proté-

(1) cf. Bigot Kullmann Mayaux, Les assurances de dommage *LGDJ* 2017 p. 52 et s. et avec des réserves voir Groutel Leduc, *Traité du contrat d'assurance terrestre*, Litec 2008 p. 988 et s.

ger l'assuré, considéré comme un simple consommateur aisément manipulable, des éventuels abus des compagnies d'assurance.

Dans le monde du transport maritime et de la pêche, les assurés sont des professionnels supposés éclairés et avisés qui négocient dans la plupart des cas leurs polices d'assurances par l'intermédiaire de courtiers dont la mission est de veiller à leurs intérêts.

L'assurance maritime comporte cependant un socle minimal de règles impératives.

En matière de corps de navire, l'article L 173-6 du code des assurances prévoit ainsi que :

« Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles L. 172-6 et L. 172-26. »

L'article L. 172-6 réservant quant à lui le cas de la fraude énonce que *« Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise. Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée. »*

L'article L. 173-6 du code ne manque pas de surprendre celui qui n'est pas familier avec le monde maritime, puisqu'il semble piétiner allègrement le principe indemnitaire.

La clause de valeur agréée que consacre cet article, constitue une illustration du particularisme du droit maritime.

Elle est pourtant assez ancienne et possède une justification pratique que le Doyen Georges Ripert rappelait en 1953 dans son *Traité de Droit Maritime* : *« En matière maritime la force de la valeur agréée se justifie par la difficulté de l'estimation du navire et la possibilité d'une vérification approximative de la valeur au moment où l'assurance est conclue. La valeur agréée en est fixée d'après la valeur des navires sur le marché ».*⁽²⁾

Le Doyen Chauveau précisait quant à lui en 1958 dans son *Traité* que : *« Dans la police sur corps, la surévaluation n'est pas très dangereuse pour l'assureur. Il a des moyens de se renseigner sur la valeur du navire. Comme par ailleurs il entre dans celle-ci un certain élément subjectif et qu'elle peut être sujette à des variations momentanées en plus ou en moins, l'article 12 de la police française précise que : « la valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation sauf en cas de majoration anormale ». Sauf ce dernier cas l'estimation est en pratique rarement discutée et les assureurs sont irrecevables à en demander l'estimation par un expert. Le caractère indemnitaire n'est pas compromis car il s'agit d'un mode de preuve accepté par les deux parties. »*⁽³⁾

A cette époque, révérence était encore faite au principe indemnitaire, même s'il ne conservait qu'un rôle très subsidiaire.

Lors de la grande réforme du droit maritime préparée et rédigée pour l'essentiel en 1966 et 1967 par le doyen Rodière, ce dernier a franchi le Rubicon et a décidé de rompre avec le principe indemnitaire.

(2) Georges Ripert, *Droit Maritime*, Tome III 1953 Editions Rousseau p.536 et s.

(3) cf. Paul Chauveau *Traité de droit maritime* 1958 Librairies Techniques p. 670 et s.

La clause de valeur agréée consacrée par l'article 41 de la loi n°67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes (devenue en 1992 le titre VII du code des assurances) ne peut plus faire l'objet d'une quelconque contestation, sauf en cas de fraude avérée.

Le doyen Rodière commente ainsi dans le dernier tome de son *Traité* l'article L. 173-6 du code des assurances :

« Tout se passe comme si la valeur convenue du navire correspondait bien à sa valeur intrinsèque. La valeur agréée nie a priori sous-assurance et surassurance. Le système ne va pas sans danger pour l'assureur mais chose paradoxale au premier examen, le danger apparaît surtout pour les moindres sinistres. (...) »

C'est un fait que les assureurs acceptent en connaissance des valeurs exagérément fortes, voire même les imposent comme ils le font pour le corps des bateaux de pêche où ils exigent un minimum de capital par tonneau de jauge.

Exception faite de vieux bateaux ou de pavillons suspects, les assureurs craignent davantage les avaries particulières que les pertes totales ou assimilées ; (...)

Une prime suffisante pour permettre aux assureurs de faire face à leurs engagements et ne pas risquer la faillite ne peut être obtenue que par deux moyens : un taux élevé ou un capital élevé puisque la prime est fonction de deux éléments. Or l'assuré préfère un capital élevé à une prime élevée, parce qu'un capital élevé l'indemnise largement de ce qu'il redoute le plus, la perte totale alors que la fraction de prime afférente à ce risque, le plus grave, mais le plus rare, et relativement faible. (...)

Toutes ces circonstances contribuent à éloigner volontairement la valeur agréée de la valeur réelle dans une proportion qui va parfois jusqu'à deux ou trois fois cette dernière. »⁽⁴⁾

C'est donc à dessein, dans un souci mûrement réfléchi de réalisme économique, que la valeur agréée fut découplée du principe indemnitaire⁽⁵⁾.

Les assureurs corps accueillirent cette réforme avec satisfaction, ainsi qu'en témoigne Pierre Lureau dans son *Commentaire des polices françaises d'assurance maritime* paru en 1974⁽⁶⁾.

Il ne manque pas de déclarer que *« Cette notion de valeur agréée n'est pas nouvelle; elle est au contraire traditionnelle en matière d'assurance sur corps. Elle s'explique et se justifie par une quadruple constatation essentiellement empirique :*

La première est le désir des armateurs d'être remboursés sans découvert des avaries partielles qu'ils auront fait réparer ou des frais exceptionnels qu'ils auront supportés, ou des dommages qu'ils peuvent causer ; il n'en serait pas ainsi si les assureurs conservaient le droit de comparer la valeur assurée avec la valeur réelle.

La deuxième constatation est la difficulté de procéder à une estimation exacte du navire, estimation qui serait de plus toujours onéreuse, si toutes les fois qu'une avarie le frappe, il fallait y procéder afin de savoir si le navire a été suffisamment assuré ; il en résulterait frais et longueur de règlement qu'il importe d'éviter ; en cas de perte totale d'ailleurs une estimation rigoureuse serait impossible.

(4) René Rodière, *Droit Maritime Assurances et ventes maritimes*, Dalloz 1983 p.235 et s.

(5) Georges Ripert, *Droit Maritime*, Tome III 1953 Editions Rousseau p.536 et s.

(6) Pierre Lureau, *Commentaire des polices française d'assurances maritimes sur corps de navire*, LGDJ 1974 p. 127 et s.

En troisième lieu les caractéristiques d'un navire déterminé permettent de se faire une opinion d'ensemble de ce qu'il vaut : les registres de classification, par les renseignements qu'ils donnent, laissent la possibilité aux assureurs de vérifier la valeur d'assurance proposée par l'armateur correspond ou non à la réalité ; il y a là une base d'appréciation qui permet à l'assureur de discuter en toute connaissance de cause avant la signature du contrat.

Une quatrième raison enfin tient à la variabilité de la valeur des navires au cours de la période assurée ; il n'est pas possible à un armateur de suivre au jour le jour ces variations et de modifier sans cesse la valeur assurée, celle qu'il a proposée une fois pour toutes, lors de la négociation du contrat ne doit plus être remise en cause en cas de risque dès l'instant, où lors de la signature, elle a été acceptée, agréée par les assureurs ».

Leur position n'a pas changé depuis lors puisque Pierre Latron dans son « Guide de l'assurance des corps de navire de commerce »⁽⁷⁾ publié en 2003 rappelle de manière plus lapidaire quant à la détermination de la valeur assurée que : « *Il s'agit d'une valeur agréée, et non d'une valeur de marché trop tributaire de la conjoncture économique, sujette à des variations sensibles - à la hausse ou à la baisse - en fonction de l'offre ou de la demande. (...)*

En pratique la valeur agréée est généralement supérieure à la valeur de marché du navire, à la date de la souscription. Les assureurs acceptent une certaine quotité de surévaluation, sauf pour eux, à prouver la fraude de l'assuré. Les dispositions législatives vont dans le même sens. L'article L 172-7 du code des assurances dispose « qu'en l'absence de fraude le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées, et si elle a été agréée, pour toute la somme assurée ». »

On comprendra dès lors, que ce privilège accordée aux navires de commerce ou de pêche par le droit des assurances maritimes, dont on ne peut discuter sérieusement le bien-fondé, ait pu donner des idées à certains qui ont tenté de l'acclimater sous des cieux qui n'étaient pas destinés à l'accueillir.

Si la flotte de plaisance évolue sur le même élément commun et se trouve soumise aux mêmes dangers que tous les autres navires, elle n'en demeure pas moins traitée par la législation actuelle d'une manière très nettement distincte.

La question de la valeur agréée en est une belle illustration.

Les conseils d'assurés mécontents jouent souvent sur la similarité des dénominations pour poursuivre les compagnies d'assurance de la vindicte de leur client.

Pour tenir la balance égale, on ne peut nier que pour des raisons commerciales, les courtiers d'assurance laissent parfois fort opportunément cette question dans le flou au moment de la souscription, ou suscitent quelques mirages (parfois sans grande opposition de l'assureur).

Certes, lors d'un sinistre ils ne manquent pas de protester aussitôt de leur bonne foi en renvoyant à la lecture des conditions générales de l'assureur dûment remises aux assurés.

Ils savent pourtant que, bien à tort, peu d'assurés s'infligent une telle punition avant de signer la police...

(7) Pierre Latron, *Guide de l'assurance des corps de navire de Commerce*, FFSA 2003 p. 22 et s.

III. - LE DROIT DE LA PLAISANCE FACE A LA CLAUSE DE VALEUR AGRÉÉE

Soulignons au préalable que la plaisance est rattachée à l'assurance terrestre (sauf en ce qui concerne les dispositions relatives à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire).

Il n'est pas illégitime de s'interroger sur un tel choix, même si depuis l'ordonnance n°2011-839 du 15 juillet 2011 réformant le Titre VII du code des assurances, destinée à améliorer la compétitivité et l'attractivité du marché de l'assurance transport français, la distinction entre assurance terrestre et assurance maritime et fluviale n'est plus une « *summa divisio* ».

Parmi les formules de classements utilisées par le code des assurances, la distinction entre les grands risques et les autres, semblerait pouvoir expliquer l'exclusion de la plaisance du titre VII du Code.

Aux risques maritimes et fluviaux (comprenant bien entendu les corps maritime, fluviaux et lacustres) l'article L111-6 a adjoint les risques du transport des marchandises et les risques aériens et spatiaux, (qui incluent les véhicules ferroviaires et aériens).

Mais les corps des véhicules terrestres ainsi que certaines assurances de dommages et de responsabilité civile (notamment celles du transporteur) sont aussi considérés comme des grands risques dès lors que le souscripteur exerce une activité dont l'importance dépasse certains seuils fixés à l'article R 111-1.

Le Titre VII ne reprend pas ce dernier critère assez malaisé à mettre en œuvre.

En réalité ce serait finalement le but lucratif et le caractère professionnel, qui permettrait de ranger toutes les activités précitées dans le même sac.

Ainsi l'article L. 171-5 du code des assurances énonce que : « *Les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes n'exerçant pas une activité commerciale ou à but lucratif sont soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre.* »

Le second alinéa du même article précise que : « *Les contrats d'assurance aérienne et aéronautique souscrits par des personnes exerçant une activité commerciale ou à but lucratif au moyen exclusif d'aéronefs légers peuvent, sur option, être soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre.* »

A première vue, sur la base de ces critères, il n'y a aucune raison que la navigation de plaisance soit couverte par les dispositions du Titre VII du code des assurances.

Nous verrons pourtant plus loin que la notion de navigation de plaisance n'est que d'une apparente simplicité.

Le droit des assurances maritimes a une portée restreinte aux seuls navires de pêche, de commerce ou de transport de passagers, et ses dispositions ne s'appliquent pas aux navires de plaisance qu'ils soient à voile ou à moteur.

La clause de valeur agréée qui figure dans les contrats d'assurance plaisance ne pourra donc pas être interprétée à la lumière de l'article L. 173-6 du code des assurances.

En général cette clause est rédigée de la manière suivante : « *Par dérogation aux Conditions Générales, il est convenu que les capitaux assurés en cas de Perte Totale*

ou Vol Total correspondent à une valeur fixée d'un commun accord entre l'assureur et l'assuré. Il s'agit d'une valeur agréée.

En cas de sinistre, cette valeur agréée ne constitue qu'une présomption de la valeur que l'assureur a agréée de votre bateau lors de la souscription du contrat.

L'assureur peut contester cette valeur s'il s'avère qu'à la souscription du contrat, elle était supérieure à la valeur vénale du bateau assuré mais c'est à lui qu'il revient d'en apporter la preuve. Au-delà de la cinquième année de garantie, la présente clause cessera automatiquement ses effets. »

Il arrive que la durée de garantie excède cinq ans, ou qu'elle soit renouvelable au moins une fois (généralement par le biais d'une nouvelle expertise).

Comme il a été indiqué en début d'article, lorsque son bateau coule ou brûle avant l'échéance des cinq ans, le plaisancier pense benoîtement que sa compagnie d'assurance va lui régler le montant de la valeur agréée.

Dans la plupart des cas, il n'en est malheureusement pas ainsi.

L'assureur ne manque en effet pas de lui rappeler aussitôt les termes de la clause qui stipulent que la valeur agréée ne constitue qu'une simple présomption.

Il fait ensuite établir par un ou deux experts une estimation du prix du bateau au jour du sinistre, ce qui est relativement aisé lorsqu'il s'agit d'un bateau de série.

C'est un peu plus compliqué pour un bateau neuf « original » construit avec l'aide d'un architecte, qui se déprécie pourtant inéluctablement.

Mais les compagnies ont des réseaux d'experts qui peuvent les aider dans cette tâche.

Evidemment l'attitude des compagnies qui rappellent les termes clairs de leur clause, provoque bien souvent l'incompréhension de l'assuré.

Après avoir reçu une proposition d'indemnité calculée sur la valeur vénale de son navire au jour du sinistre, déduction faite de la vétusté, celui-ci se sent souvent berné et saisit parfois le tribunal.

Un arrêt de la Cour de cassation du 24 février 2004 publié au Bulletin (pourvoi n°02-14005) a pu laisser espérer il y a quelques années que cette clause imposait à l'assureur, en cas de perte totale, d'indemniser le plaisancier à hauteur de la somme convenue d'un commun accord au moment de la souscription.

Il n'en est pourtant rien.

Le plaisancier dont le bateau avait entièrement brûlé à son poste de stationnement en Corse, était assuré en valeur agréée et avait réclamé à son assureur pour la perte totale de son bien, le montant de la valeur agréée fixée lors de la souscription.

La compagnie d'assurance ayant été condamnée par la cour d'appel à régler à titre d'indemnité la valeur agréée, a formé un pourvoi en cassation.

La Cour de cassation rejette son pourvoi en déclarant que : « *Mais attendu que, indépendamment du motif erroné mais surabondant selon lequel les parties à un contrat d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance auraient la faculté de soumettre leur convention, en tout ou partie, aux règles de l'assurance maritime, la cour d'appel a retenu que la clause de valeur agréée, stipulée dans la police, emportait inversion de la charge de la preuve quant à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre et que l'assureur ne rapportait pas la preuve qu'à la date de*

sa destruction le voilier avait une valeur inférieure à la valeur agréée ; qu'ayant ainsi tiré les exactes conséquences de la stipulation de la clause de valeur agréée, elle a, sans méconnaître le principe indemnitaire énoncé par l'article L. 121-1 du Code des assurances et sans avoir à opérer d'office la recherche invoquée, exactement décidé que la société CGU courtage était tenue de payer à M. X... une indemnité égale à la valeur agréée ; que le moyen, inopérant en sa première branche, n'est pas fondé en ses autres griefs ; »

Cet arrêt a été mal compris.

La Cour de cassation n'a pas avalisé une interprétation « maritime » de la clause de valeur agréée qui rendrait cette évaluation insusceptible d'être contestée, mais a bien au contraire précisé qu'elle opérait simplement un renversement de la charge de la preuve au bénéfice de l'assuré et qu'il appartenait à la compagnie de rapporter la preuve que la valeur du voilier au moment du sinistre était inférieure à la valeur agréée.

C'est la passivité de la compagnie d'assurance qui a été sanctionnée, puisque pour des raisons non élucidées elle n'a pas pris l'initiative de désigner un expert pour démontrer que le voilier (probablement un bateau de série) avait subi une forte décote au moment de sa destruction.

Il n'y a donc pas lieu de faire des gorges chaudes de cette décision publiée au Bulletin.

Dans les deux arrêts récents publiés ci-après (v. *infra* « Jurisprudence française commentée », p. 145 et s.), la Cour d'appel de Paris clarifie la question, s'il en était besoin.

La première affaire⁽⁸⁾ est relative à un voilier ayant brûlé à son poste d'amarrage à Marseille.

Le crédit-preneur (le navire ayant été acquis au moyen d'un contrat de LOA) qui avait souscrit auprès d'un assureur du marché français une police plaisance en valeur agréée, n'est pas d'accord avec l'évaluation faite par l'expert de l'assureur qui retient une valeur vénale au moment du sinistre de 445 000 €, et réclame le montant de la valeur agréée fixée initialement à la somme de 750 000 €.

Il se fonde notamment sur les explications fournies par le courtier d'assurance sur son site quant au fonctionnement de ladite clause.

La Cour rejette sèchement son argumentation en déclarant que : « *Considérant que la police d'assurance souscrite par M Yves Garnier par l'intermédiaire de son courtier la société Gras Savoye est une assurance de dommage couvrant un navire de plaisance ; que dès lors, en application de l'article L. 171-5 du code des assurances elle est soumise non aux dispositions spécifiques de l'assurance maritime mais au droit des assurances terrestres et donc au principe d'ordre public de l'article L 121-1 du code des assurances suivant lequel l'assuré ne peut jamais prétendre à une indemnité excédant la valeur de la chose au jour du sinistre ;*

Que contrairement aux allégations de M Yves Garnier, cette clause ne vient nullement contredire les dispositions des conditions générales (et donc s'y substituer) qui énoncent d'une part que les valeurs d'assurances constituent le maximum de l'engagement de l'assureur (cf. lexicque) et d'autre part, fixent les garanties en cas de perte ou

(8) CA Paris, 29 nov. 2006, n°15/13831, v. *infra*, p. 152.

d'avarie 'à concurrence de la valeur vénale du bateau au jour du sinistre et dans la limite de la valeur d'assurance mentionnée aux conditions particulières' (§3-2-1-a), les conditions particulières rappelant la valeur assurée (750 000€) et renvoie à la clause susmentionnée, sans contenir l'engagement du versement de cette somme en cas d'avarie ou de destruction;

Qu'enfin, il ne peut être déduit du fait que l'assureur se réserve la possibilité de contester cette valeur agréée si elle excède la valeur vénale à la date de la souscription, que l'assureur renoncerait aux stipulations contractuelles qui limitent expressément l'indemnité d'assurance à la valeur vénale au jour du sinistre, ce qui affecterait d'ailleurs la validité de cette clause.. »

Des dispositions légales suivant lesquelles l'assurance maritime exclut de son champ d'application le navire de plaisance, il découle que le principe indemnitaire demeure d'ordre public en matière de plaisance à l'instar de l'assurance terrestre.

La clause de valeur agréée qui n'opère qu'un simple renversement de la charge de la preuve, n'y contrevient pas.

L'assuré ne peut donc pas prétendre à une indemnité excédant la valeur de la chose au moment du sinistre.

Enfin la Cour écarte l'argument suivant lequel l'assuré aurait été trompé par le courtier, dans la mesure où ce dernier n'est pas le mandataire de l'assureur : « *Que l'argument selon lequel le courtier Gras Savoye annonce (en 2015) sur son site internet que la valeur agréée sera remboursée en cas de sinistre total, sans abattement est inopérant, dès lors que les explications données par ce courtier, mandataire de l'assuré, n'engage nullement l'assureur »*

Le deuxième arrêt rendu le 24 mai 2016⁽⁹⁾ par la même chambre est tout aussi intéressant puisqu'il a trait cette fois-ci à un yacht de luxe (qui n'était pas neuf) assuré en valeur agréé à hauteur de son prix d'achat de 3 500 000 USD en 2006.

Le navire acquis en 2006 sombre en février 2010 aux Bahamas.

L'agent qui avait placé les risques auprès d'une coassurance, dépêche un expert dont le rapport laisse entendre que les circonstances du naufrage seraient constitutives de la part du capitaine d'une négligence grave, exclusive de la garantie.

Le Tribunal de commerce de Paris donne raison à la coassurance et déboute la société propriétaire du yacht.

La Cour d'appel de Paris infirme la décision et considère que la preuve de l'exclusion de garantie à la charge de l'assureur, n'est pas rapportée, la notion de négligence grave qui n'est pas définie, ne respecte pas les dispositions de l'article L.113-1 du code des assurances qui exigent que la clause soit formelle et limitée.

La Cour écarte également l'argument suivant lequel une faute intentionnelle serait personnellement imputable au dirigeant de la société propriétaire du yacht.

La question du montant de l'indemnité et de l'opposabilité de la valeur agréée à l'assureur devient l'enjeu majeur de l'affaire.

L'article 9 des Conditions Générales de la police est rédigé de façon beaucoup plus favorable à l'assuré que dans les polices habituelles du marché français en plaisance.

(9) CA Paris, 24 mai 2016, n°13/14519, v. *infra*, p. 145.

Il est ainsi stipulé que : « ... en cas de perte totale la valeur agréée est remboursée conformément à l'article 8, celui-ci précisant que la valeur agréée est la valeur à neuf, le montant maximum assuré stipulé dans la police d'assurance est la valeur agréée entre les parties ».

La Cour d'appel ne s'embarrasse pas de l'intention des parties, et fait prévaloir les dispositions d'ordre public de l'article L. 121-1 du code des assurances.

Elle considère donc que la clause (au demeurant rédigée de façon assez confuse), est une simple convention sur la charge de la preuve qui ne prive pas la coassurance d'établir la valeur exacte du bateau au moment du sinistre.

Il doit être souligné que la Cour écarte de manière assez cavalière la responsabilité de l'intermédiaire allemand qui sur son site internet précise qu'en cas de perte totale, l'assuré sera remboursé intégralement sans abattement pour vétusté.

Celui-ci semble bien dans cette affaire pouvoir être qualifiée d'agent d'assurance (voire d'agent souscripteur) plutôt que de courtier d'assurance.

Il était donc parfaitement envisageable d'invoquer la faute de l'agent et de réclamer la garantie de ses mandants à ce titre.

Enfin la Cour, souligne de façon incidente, que la référence à la valeur à neuf, inspirée de l'assurance des biens immobiliers, est étrangère à la plaisance et se trouve, à ses yeux, inopérante.

La lecture de ces deux arrêts, plutôt bien motivés, laisse à penser que la messe est dite pour les clauses de valeur agréée en matière de plaisance⁽¹⁰⁾.

Le principe indemnitaire demeure une notion d'ordre public, et seule une intervention du législateur pourrait y porter atteinte.

Il est vain de vouloir transposer au droit de la plaisance, la notion de reconstruction en valeur à neuf, comme d'aucuns l'envisagent⁽¹¹⁾.

En réalité, c'est la notion de navigation de plaisance qui doit être affinée.

Qu'y a-t-il de commun entre un voilier de série qui sort en mer sept jours par an et un méga-yacht de 70 mètres de long, armé d'un équipage professionnel et loué à de riches clients en Méditerranée ?

Il devrait être possible de faire la distinction entre les navires affectés à titre principal, à la location ou au « charter » pour toute l'année, ou l'essentiel de la saison, et dont l'exploitation se fait directement en société sous un régime commercial, et les autres pour lesquels la location est une activité accessoire ou ponctuelle sous-traitée à un loueur professionnel.

En France le régime de la « plaisance » professionnelle se construit très lentement et par à-coups, tant en matière fiscale qu'en matière sociale, comme on l'a vu tout récemment avec l'affiliation obligatoire à l'ENIM des marins étrangers résidant

(10) Un pourvoi en cassation a néanmoins été déposé par le propriétaire du yacht et son résultat est attendu avec intérêt.

(11) Marie-Noëlle Raynaud et Carole Kalil, « La valeur agréée en matière de plaisance » *Revue de droit des transports et de la mobilité*, octobre 2013 p. 18 et s. Voir en sens contraire P.-Y. Nicolas, « Des valeurs assurées sur corps de navire de plaisance en droit français » *DMF* 2014 p. 905 et s.

en France après trois mois de présence, sur laquelle le gouvernement a fini par revenir après les protestations de la filière du yachting⁽¹²⁾.

Il est douteux pour le moment que les navires de plaisance utilisés à des fins professionnelles et commerciales, soient rattachés au régime de l'assurance maritime.

Les assureurs y seraient-ils forcément favorables ?

Quelques affaires de fortunes de mer survenues à des gros yachts conduisent à réfléchir sur une telle réforme.

En tout cas la voie à suivre serait assez simple.

Il faudrait calquer les dispositions relatives à l'assurance des corps de grande plaisance sur celles qui concernent les corps aériens de l'article L. 171-5 du code des assurances.

L'avenir nous dira si un statut de la « grande plaisance » cohérent et exorbitant du droit commun finit par être mis en place.

La « maritimisation » des clauses de valeur agréées en serait un signe éloquent.

(12) *Ndlr - V. infra*, « Coup de roulis dans l'affiliation des marins résident en France et embarquant sous pavillon étranger », *DMF* 799 de février 2018, p. 167.