



## HYPOTHEQUE ET ASSURANCES MARITIMES

Assurance Maritime et Histoire sont intimement mêlées. Plus ancienne forme d'assurance connue, elle a constamment suivi les évolutions géopolitiques, historiques (exclusion des risques de guerre), techniques (apparition de la vapeur et des moteurs), et juridiques.

Les conditions générales « Corps de Navires » éditées par le Marché Français n'ont pas échappé à ces évolutions depuis leur unification en 1873<sup>1</sup>.

Cette constante mise à jour s'est faite par le rajout d'articles ou des refontes, partielles ou complètes des imprimés.

A la lecture de l'imprimé aujourd'hui en vigueur<sup>2</sup>, certaines dispositions peuvent apparaître surprenantes et il est désormais difficile d'en discerner l'origine et les motifs qui ont conduit à leur insertion dans les Conditions Générales.

Ce sera l'objet de cette nouvelle rubrique de Fortunes de Mer.

Nous commencerons avec la clause relative aux hypothèques dans l'imprimé « Corps de navires »<sup>3</sup>.

Il faut tout d'abord se rappeler que l'hypothèque maritime a pour la première fois fait son apparition en France en 1874<sup>4</sup> à l'issue de sept ans de débats parfois vifs et de nombreux écrits<sup>5</sup>

Connue du Droit Romain, elle avait disparue le jour où l'hypothèque mobilière fût abandonnée par les pays de Droit Ecrit. L'édit d'octobre 1666 la condamna ; Et ni l'Ordonnance de 1681, ni le Code de Commerce n'en parlent.

L'arrivée de cette loi a fait surgir de nombreuses difficultés<sup>6</sup>.

S'agissant plus particulièrement du point de vue des assureurs, ceux-ci ont toujours vu la prise d'une hypothèque sur le navire assuré avec une grande méfiance, et cela pour deux raisons principales.

Il y a tout d'abord la crainte que la situation financière d'un armateur ayant hypothéqué son navire soit moins bonne qu'un armateur n'ayant pas recours au crédit.

Ce point de vue se retrouve dans de nombreux écrits.

Ainsi, Mr De Courcy écrivait en 1888 « *qu'il en est de l'industrie maritime comme de l'agriculture. On a beaucoup écrit et discoursé sur les mérites du Crédit Agricole. C'est un cercle vicieux. Il faudrait commencer par rendre l'agriculture productive, afin que le cultivateur pût supporter la charge des intérêts et rembourser la dette. Sinon, le cultivateur qui emprunte précipite son désastre. L'assurance est chose de confiance et d'appréciation des risques. On sait la vérité du proverbe que la confiance ne se commande pas. On ne peut pas exiger que j'aie confiance dans un armateur besogneux et obéré. Le moins que je redoute est que le navire sera mal entretenu, sera équipé, armé, et réparé avec parcimonie. Je serai inquiet du paiement de la prime. Je craindrai aussi que la perte consommée du navire n'apparaisse comme la seule chance de salut et de liquidation aux dépens des assureurs. Et qu'on n'oublie pas qu'au temps de la marine à voiles, le capitaine était très souvent l'armateur ou intéressé dans la propriété du navire. Je ne veux pas qu'il puisse*

<sup>1</sup> Voir Pierre Lureau, Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires, L.G.D.J, 1974

<sup>2</sup> Article 8-4° de l'imprimé du 1<sup>er</sup> décembre 1998, modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2002

<sup>3</sup> D'autres suivront sur les recours de tiers, les risques de guerre, etc..

<sup>4</sup> Loi du 10 décembre 1874, J.O. du 22 décembre 1874

<sup>5</sup> Voir notamment Ernest Mallet, L'hypothèque maritime au point de vue théorique et pratique, L.G.D.J 1877.

<sup>6</sup> Concurrence des créanciers en cas de perte, privilèges, etc...voir Valroger, précité, n°1249 et s.

*hypothéquer son navire à mon insu ni pour une somme que j'ignore. Averti, je saurai apprécier si la somme ne me semble pas exagérée, et s'il me convient de souscrire ou de maintenir l'assurance, nonobstant l'emprunt hypothécaire. Il n'y a rien de plus légitime que cette précaution et c'est d'ailleurs la liberté des conventions »<sup>7</sup>.*

On retrouve cette crainte chez Pierre Lureau, dans son commentaire des polices d'assurances sur corps de navire<sup>8</sup>.

*Il y est écrit que « l'existence d'une hypothèque sur le navire a d'abord pour résultat indirect mais certain de modifier pour l'assureur l'importance du risque ; c'est un fait d'expérience que les résultats statistiques laissés par l'assurance d'un armateur dont la situation s'est obérée sont moins bons que ceux d'un armateur riche ; Il est humain d'apporter des soins plus attentifs à un navire que l'on possède sans restriction qu'à celui qui est déjà donné en gage à des créanciers ; Il est à craindre que ce dernier bâtiment soit moins bien entretenu, mal armé, mal équipé, autant de négligences dont les assureurs risquent de faire les frais sans compter que l'armateur peut être tenté de laisser couler le navire pour se libérer vis-à-vis des créanciers avec le montant de l'assurance. Cela s'est vu... »*

Mr Lureau modère toutefois son propos en précisant que la généralisation de ses commentaires, valable en 1949 lors de la première édition de son ouvrage, n'est plus possible en 1974 car la construction des navires modernes nécessite de tels capitaux que les armements les plus riches et de la meilleure réputation doivent faire appel aux banques, lesquelles prennent hypothèques.

De plus, les assureurs faisaient valoir l'incertitude du gage hypothécaire qui découle de l'usure rapide des navires, diminuant chaque année l'assiette du privilège accordée aux créanciers hypothécaires.

Outre cette crainte financière, il en est une autre, plus juridique, découlant directement de la loi de 1874.

C'est l'article 17 de ce texte qui va recevoir toute notre attention et expliquer, au moins pour partie, l'insertion d'une clause particulière attachée aux Conditions Générales « corps ».

Il dispose que, « En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également, dans l'ordre des inscriptions, sur le produit des assurances qui auraient été faites par l'emprunteur du navire hypothéqué. **Dans le cas prévu par le présent article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance.** Les créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent, de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances. Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur. »

Cet article établit une subrogation de plein droit au profit des créanciers hypothécaires et privilégiés, mais seulement pour le cas de sinistre majeur, perte du navire ou innavigabilité.

Cette réserve n'était peut être pas très logique mais elle était dictée par le désir de ne pas retarder le paiement des indemnités peu importantes. En effet, l'inscription d'hypothèque valait opposition au paiement de l'indemnité.

La compagnie d'assurances était obligée de lever un état des inscriptions avant le paiement de l'indemnité et ne pouvait payer que sur production d'un certificat négatif délivré par le receveur dans les termes de l'article 16 de la loi précitée.

Cet article, comme tous ceux concernant l'hypothèque maritime, a fait l'objet d'un long commentaire de Mr Lucien De Valroger<sup>9</sup>.

Il souligne notamment que le certificat négatif ne met pas l'assureur à l'abri des hypothèques prises entre la remise des pièces justificatives<sup>10</sup> et le règlement des avaries ou prises durant le voyage<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Voir Alfred de Courcy, Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes, deuxième édition, Paris 1888, p. 199 et s.

<sup>8</sup> Lureau, Précité, p. 176, n°112

<sup>9</sup> Commentaire Théorique et Pratique du Livre II du Code de Commerce, Lucien de Valroger, Vol III, Larose & Forcel, Paris 1885, n°1249 et s.

<sup>10</sup> Article 383 du Code de Commerce en vigueur en 1874.

<sup>11</sup> Voir Lucien de Valroger, précité, n°1254 et Billette in « De l'Hypothèque Maritime et ses conséquences », Paris, 1875.

Et c'est là tout le problème et la grande crainte des assureurs maritimes de l'époque. Ils craignaient la prise ou le renouvellement d'une hypothèque à leur insu entre le moment où le certificat négatif leur aurait été délivré et le moment où ils auraient à régler l'indemnité.

Pour les assureurs, ce créancier hypothécaire, récemment inscrit, et informé du règlement des assureurs, pouvait s'adresser à eux postérieurement au versement de l'indemnité, arguant de l'article 17 de la loi et demander à ce que l'indemnité lui soit versée.

Il y avait donc un risque de devoir payer deux fois l'indemnité d'assurance.

Cette opinion se retrouvait dans les ouvrages de l'époque et les assureurs ont été unanimes pour déclarer la loi de 1874 impraticable et se sont mis en garde contre les dangers qu'ils ont cru entrevoir. Mr Billette<sup>12</sup> s'est fait l'organe des plaintes de ses confrères, et les journaux du Havre ont engagé, à ce sujet, une vive polémique<sup>13</sup>.

C'est ainsi que dans un numéro du 11 mars 1875<sup>14</sup>, le secrétaire du Comité des Assurances maritimes a déclaré que les compagnies d'assurances françaises n'accepteront à l'avenir de polices sur corps qu'avec la clause suivante :

*« La condition de validité de la présente police est que le navire ne soit grevé d'aucune hypothèque maritime actuelle ni éventuelle.*

*Il est interdit, à peine de nullité de la police, pour les risques restant à courir, de faire, pendant la durée des risques, aucun emprunt hypothécaire sans le consentement des assureurs »*<sup>15</sup>.

Dans une lettre adressée au journal « La Gironde », le directeur du Comité des Assurances Maritimes de Bordeaux a fait une déclaration analogue.

La rédaction de cette clause pouvait prendre aussi la forme suivante<sup>16</sup> :

*« Toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police, doit être déclarée dans ledit contrat, sous peine de nullité de l'assurance.*

*L'assurance sera également frappée de nullité, mais seulement pour le temps à courir, si pendant la durée des risques, il était contracté un emprunt hypothécaire sur l'intérêt assuré.*

*Les dispositions des deux paragraphes qui précèdent s'appliquent même à l'hypothèque facultative dont réserve serait faite conformément à l'article 26 de la loi du 10 décembre 1874 ».*

C'est ainsi que, afin de se mettre à l'abri de fâcheuses surprises, les assureurs ont progressivement fait insérer cette clause dans leurs polices « corps ».

Grâce à celle-ci, les assureurs devaient toujours savoir quelles hypothèques pouvaient leur être opposées et quelles sont celles dont ils avaient à exiger la radiation.

La loi de 1874 eut une durée de vie relativement courte puisqu'elle fut remplacée par une nouvelle loi du 12 juillet 1885<sup>17</sup>.

La disposition litigieuse, qui permettait aux créanciers hypothécaires de faire, en cas de perte ou d'innavigabilité, opposition au paiement à l'assuré, a complètement disparu dans la nouvelle loi, le législateur s'étant fait écho de la résistance des assureurs.

Les assureurs ne furent soulagés qu'un temps puisqu'une nouvelle loi du 19 février 1889 relative au développement du Crédit Agricole est venue modifier le droit terrestre sur l'assiette de l'hypothèque.

Cette loi établit une subrogation légale des créanciers hypothécaires et privilégiés sur les indemnités d'assurance.

C'est par une erreur de rédaction que les assurances maritimes se sont vues appliquer cette loi de 1889 et les tribunaux, à chaque qu'ils ont eu à se prononcer sur le sujet, ont admis l'extension de la loi de 1889 à l'hypothèque maritime<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> Billette, précité.

<sup>13</sup> Cette opinion des assureurs n'était pas partagée par tous. Voir ouvrage de Mr Ernest Mallet, L'Hypothèque Maritime au point de vue théorique et pratique, LGDJ 1877, p.88 et s.

<sup>14</sup> Journal « Le Havre » du 11 mars 1875 et du 25 mai 1875.

<sup>15</sup> Voir texte de la clause dans Ernest Mallet, précité.

<sup>16</sup> Voir texte de la clause dans Lucien De Valroger, précité.

<sup>17</sup> Loi du 10 juillet 1885 ; décret du 18 juin 1886

Pour les assureurs, la situation était encore moins favorable qu'avec la loi de 1874 car la subrogation légale est accordée à la fois aux créanciers hypothécaires et aux créanciers privilégiés et elle s'applique à toutes les indemnités et non plus seulement aux indemnités dues en cas de perte totale ou d'innavigabilité<sup>19</sup>.

Cette loi protège cependant les assureurs puisque les créanciers doivent faire opposition au paiement de l'indemnité. En 1874, on admettait que l'inscription valait opposition. C'était la disposition critiquée par les assureurs. De plus la loi décide que les paiements faits de bonne foi par l'assureur avant opposition des créanciers sont libératoires.

Il faudra attendre 1967<sup>20</sup> pour qu'une loi admette sans détours la subrogation légale du créancier hypothécaire, à l'exclusion des créanciers privilégiés<sup>21</sup>, sur les indemnités d'assurances tout en maintenant le principe du caractère libératoire des paiements faits de bonne foi avant opposition afin de permettre le règlement en toute quiétude des avaries particulières non réparées, des règlements transactionnels, etc..<sup>22</sup>

On le voit, cette évolution de la législation et de la jurisprudence n'ont pas facilité les choses.

C'est sans doute la raison pour laquelle la clause de « déclaration des hypothèques sous peine de nullité » a été maintenue dans les contrats d'assurances sur « corps » de navire.

Ainsi, dès l'entrée en vigueur de la loi de 1874, la clause évoquée par Mr de Valroger a sans nul doute été insérée dans certains contrats d'assurance « corps » mais uniquement en tant que clause additionnelle.

Il faudra cependant attendre 1913 pour la voir entrer « officiellement » dans l'imprimé sur « Corps de Navires ».

Encore que celle-ci ne figure alors qu'en annexe de la police (allonge aux Conditions Générales), au paragraphe 13 qui stipule que « *toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police, ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs, et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires en garantissent le paiement à l'échéance* ».

La clause est y est alors un peu plus synthétique que celle mentionnée par Monsieur De Valroger.

Ce n'est qu'en 1941 que la clause intégrera réellement les conditions générales de la police.

Dans l'imprimé du 1<sup>er</sup> décembre 1941, l'article 18 stipule que « *Toute hypothèque maritime, grevant l'intérêt assuré au moment de la signature de la police ou contractée pendant la durée des risques, doit, sous peine de nullité de l'assurance, être déclarée aux assureurs et la prime payée immédiatement, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.* »

Toutefois, la nullité prévue au présent article ne sera pas encourue si l'hypothèque non déclarée aux assureurs a été contractée après la signature de la police, mais à condition que le montant de cette hypothèque, augmenté, le cas échéant, de celui des autres hypothèques pouvant exister sur le navire, soit inférieur à 50 % de la valeur agréée du navire ; dans ce cas, l'assuré devra aux assureurs, à titre d'indemnité forfaitaire, une somme égale à la moitié de la prime convenue, s'il n'a pas déclaré l'hypothèque aux assureurs dans les quinze jours de son inscription ».

La sanction alors envisagée est moins lourde que précédemment car seules sont visées par la nullité les polices d'assurance des navires sur lesquels le montant des hypothèques est supérieur à 50 % de la valeur agréée et qui n'ont pas l'objet d'une déclaration aux assureurs.

Cet article n'évoluera plus jusqu'en 1983 où il prendra sa forme actuelle, et dont la rédaction est divisée en deux parties.

Dans l'imprimé du 1<sup>er</sup> janvier 2002 l'obligation est contenue dans l'article 8-4° qui précise que « *l'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au* »

---

<sup>18</sup> Thaller et Ripert, Traité Général Théorique et Pratique de Droit Commercial – Droit Maritime, 1ère Edition, Rousseau 1913, n°945 et s. Sur l'application de la loi de 1889, voir n°971

<sup>19</sup> Edmond Vermond, Manuel de Droit Maritime, 2<sup>ème</sup> Edition, Sirey 1906, p. 78 et s. et p. 92 et s.

Voir également Emmanuel du Pontavice, Le Statut du Navire, Litec, Librairies Techniques 1976, p. 179 et s.

<sup>20</sup> Loi 67-5 du 3 janvier 1967, JO du 4 janvier 1967, p. 106, art 47d et Décret 67-967 du 27 octobre 1967, J.O. du 4 novembre 1967, p. 10 386

<sup>21</sup> Article 35 de la loi 67-5 précitée.

<sup>22</sup> Voir Du Pontavice, Le statut du navire, précité, n°215 et 216.

*moment la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance ».*

Quant à la sanction, il faut se référer à l'article 14 qui dispose que « *L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas (...) la nullité de la police (articles 8-1° et 8-4°).*

Voilà donc l'histoire de cette clause dont la raison d'être n'était et n'est que d'obliger les assurés à informer les assureurs de leur situation financière et surtout d'éviter à devoir payer deux fois l'indemnité.

Nous terminerons cette remise en mémoire par quelques lignes sur les sanctions prévues par ces différentes clauses.

Lors de sa mise en œuvre, la clause tenait compte des techniques de communication alors en vigueur et de transmission des informations.

En 2006, il est peu de dire que les techniques d'information et les possibilités d'accès aux documents ont évolués.

Dès lors, les cas envisagés par certains auteurs vigoureusement opposés aux différents textes semblent difficilement réalisables en 2006

La loi de 1967 est à ce titre plus favorable que celle de 1874 (mais identique à celle de 1885) car elle exonère l'assureur de toute responsabilité en cas de paiement fait de bonne foi.

Les motifs de fond ayant amené les assureurs à insérer cette clause ne sont donc que partiellement acceptables en 2006.

Le maintien de cette clause se justifierait, en 2006, par la nécessité de se protéger d'un éventuel créancier hypothécaire « caché » et de s'assurer contre les « oublis » ou « fausses déclarations » de l'assuré quant à sa solidité financière.

Aussi, la sanction envisagée est toujours la même et identique à celle d'une fausse et/ou mauvaise déclaration du risque<sup>23</sup>.

Au-delà, il ne faut pas oublier le caractère « subjectif » de l'obligation et de la sanction ; Pour l'assureur, comme tout autre créancier, l'endettement reste un facteur aggravant du risque et le fait de le dissimuler prive l'assureur et/ou les créanciers d'avoir une « juste et honnête » représentation du risque.

Afin d'éviter tout « oubli », les assureurs n'ont rien modifié à leur clause et la sanction envisagée reste la même ; Elle est telle que l'assuré ne peut pas se permettre une absence de déclaration, encourageant par son comportement, fautif ou laxiste la nullité du contrat, sanction la plus grave, condamnant définitivement le contrat et le considérant comme n'ayant jamais existé.

Cette clause est valide en son principe.

Les décisions sont rares mais ont confirmé la validité de la clause et de la sanction.

L'assureur a le droit d'annuler une police lorsque la sanction envisagée vise une situation bien déterminée, connue de l'assuré lorsqu'il souscrit une police dont il ne peut ignorer les termes.

L'annulation constitue, sur la base d'un fait indiscutable, une clause totale de déchéance ne laissant au tribunal aucun pouvoir d'appréciation ; dès l'instant où l'hypothèque existant lors de la formation du contrat n'a pas été déclarée, l'assurance est nulle, même si l'assureur avait connu son existence<sup>24</sup>.

Si le principe ne semble ne jamais avoir été contesté, il n'en est pas de même de la forme.

---

<sup>23</sup> Article 8-1° de la police sur corps du 1<sup>er</sup> janvier 2002.

<sup>24</sup> Voir Pierre Lureau, précité, p. 178 et s. et Paris, 7 juil. 1933, Dor. Sup. XI, p. 440, note prodomides. V et Ripert et Audouin, Autran t. XXX, p. 116.

En effet, le Tribunal de Grande Instance de Paris a, dans un récent jugement<sup>25</sup>, considéré que la clause telle qu'elle était rédigée dans l'imprimé sur « corps de bateaux de navigation intérieures » était contraire aux dispositions du Code des Assurances et devait donc être réputée non écrite.

Ce jugement, à notre avis très important, doit faire l'objet d'une prochaine rubrique sur FDM ;

Nous ne livrerons donc que les conclusions majeures.

Ainsi, se rappelant au bon souvenir des Assureurs Maritimes, l'article L 112-4 a trouvé à s'appliquer dans ce litige relatif à un sinistre « fluvial ».

Le tribunal a jugé que les clauses d'exclusion ou édictant des nullités doivent impérativement répondre aux exigences mentionnées à l'article L 112-4<sup>26</sup>, à savoir être apparentes, formelles et limitées.

C'est le caractère apparent qui semble faire défaut à l'imprimé « Corps sur bateaux de navigation fluviale » de 1982.

Notons d'ores et déjà que cet imprimé a les mêmes caractères typographiques que l'ensemble des imprimés « maritimes et transports » du marché français.

La décision rendue par le tribunal serait donc entièrement transposable à l'ensemble de ces imprimés....

Ce sera là notre conclusion sur cet article relatif aux obligations de déclaration des hypothèques et aux sanctions imposées aux assurés.

La validité du principe semble acquis. Par contre, la forme semble faire défaut.

La décision du TGI de Paris n'étant pas définitive à l'heure où nous rédigeons cet article, nous ignorons si elle peut contribuer à établir une jurisprudence.

Pour notre part, nous pensons que c'est une cause perdue pour les assureurs, tant il est évident que la rédaction des imprimés « corps » ou « facultés » du marché français ne répondent en rien aux exigences du Code des Assurances.

***Fortunes de Mer, jeudi 19 janvier 2006***

#### **Bibliographie :**

1. L'hypothèque Maritime au point de vue théorique et pratique, Ernest MALLET, LGDJ, 1877
2. Commentaire du Code de Commerce et la Législation Commerciale, Isodore ALAUZET, 3<sup>ème</sup> Edition, Tome VI, LGDJ, 1879.
3. Commentaire Théorique et Pratique du Livre II du Code de Commerce, Lucien de VALROGER, Vol III, Larose & Forcel, 1885
4. Supplément au Code de Commerce, Edouard DALLOZ, Dalloz, 1896-1905
5. Manuel de Droit Maritime, Edmond VERMOND, 2<sup>ème</sup> Edition, Sirey, 1906
6. Traité Général Théorique et Pratique de Droit Commercial – Droit Maritime, Georges RIPERT, 1<sup>ère</sup> Edition, Tome I, 1913.
7. Traité de Droit Maritime, Georges RIPERT, Tome II, 2<sup>ème</sup> Edition, LGDJ, 1929.
8. Commentaires de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires, Pierre LUREAU, 2<sup>ème</sup> Edition L.G.D.J., 1974
9. Le statut des Navires, Emmanuel DU PONTAVICE, Librairies Techniques, 1976.
10. Précis de Droit Maritime, Emmanuel DU PONTAVICE, 12<sup>ème</sup> Edition, 1997.

---

<sup>25</sup> T.G.I. de Paris, 29 novembre 2005 à propos de la non-conformité avec l'article L.112-4 du Code des Assurances de la clause de nullité édictée par l'article 21-d de la police sur « Corps de bateaux de Navigation Intérieure » du 30 avril 1982 et relatif à la déclaration des hypothèques grevant le bateau assuré.

<sup>26</sup> Applicables aux Assurances Maritimes par l'article L. 111-1 du Code des Assurances