

## **GE\_GERICHTE C/6187/2009 vom 7. Februar 2014**

GE Cour de justice, 2014-02-07, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_C\\_6187\\_2009](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_C_6187_2009)

FR: GE\_GERICHTE C/6187/2009 du 7 février 2014

IT: GE\_GERICHTE C/6187/2009 del 7 febbraio 2014

### **Regeste**

DÉCISION DE RENVOI; PROCÉDURE; ASSURANCE PRIVÉE; CONTRAT D'ASSURANCE; CONDITIONS GÉNÉRALES DU CONTRAT; PRINCIPE DE LA CONFIANCE(INTERPRÉTATION DU CONTRAT) | CO.18.1; LCA

### **Volltext**

Genf Cour de Justice (Cour civile) Chambre civile 07.02.2014 C/6187/2009 Genève Cour de Justice (Cour civile) Chambre civile 07.02.2014 C/6187/2009 Ginevra Cour de Justice (Cour civile) Chambre civile 07.02.2014 C/6187/2009

DÉCISION DE RENVOI; PROCÉDURE; ASSURANCE PRIVÉE; CONTRAT D'ASSURANCE; CONDITIONS GÉNÉRALES DU CONTRAT; PRINCIPE DE LA CONFIANCE(INTERPRÉTATION DU CONTRAT) | CO.18.1; LCA

C/6187/2009 ACJC/161/2014 (1) du 07.02.2014 sur JTPI/8761/2011 ( OO ) , MODIFIE  
Descripteurs : DÉCISION DE RENVOI; PROCÉDURE; ASSURANCE PRIVÉE;  
CONTRAT D'ASSURANCE; CONDITIONS GÉNÉRALES DU CONTRAT; PRINCIPE DE LA CONFIANCE(INTERPRÉTATION DU CONTRAT) Normes : CO.18.1; LCA En fait En droit Par ces motifs RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE POUVOIR JUDICIAIRE C/6187/2009 ACJC/161/2014 ARRÊT DE LA COUR DE JUSTICE  
Chambre civile du VENDREDI 7 FEVRIER 2014 Entre A\_\_\_\_\_, domicilié \_\_\_\_\_ (GE), appelant d'un jugement rendu par la 11ème Chambre du Tribunal de première instance de ce canton le 25 mai 2011, comparant par Me Elisabeth Gabus-Thorens, avocate, 11, rue du Général-Dufour, 1204 Genève, en l'étude de laquelle il fait élection de domicile, et B\_\_\_\_\_, sise \_\_\_\_\_ (GE), intimée, comparant par Me Serge Rouvinet, avocat, 8, quai du Rhône, case postale 5256, 1211 Genève 11, en l'étude duquel elle fait élection de domicile, Cause renvoyée par arrêt du Tribunal fédéral du 7 octobre 2013. EN FAIT A. a. En 2004 environ, C\_\_\_\_\_ a acquis un bateau à moteur de marque X\_\_\_\_\_, dont le numéro de matricule était le 1\_\_\_\_\_, dont la longueur de coque était de 9.20 mètres et qui portait les plaques no 2\_\_\_\_\_. Ce bateau a été inscrit au Service des Automobiles et de la Navigation (SAN) au nom de sa fille, D\_\_\_\_\_. Selon le rapport d'inspection technique établi par le SAN lors du contrôle périodique effectué le 26 janvier 2006, le bateau n'était équipé ni d'une cuisinière ni d'un frigo et aucune attestation de conformité d'une installation à gaz domestique n'avait été requise pour ce bateau. b. Le 13 janvier 2007, il a été expertisé à une valeur vénale de 110'000 fr. +/- 10%, en vue de sa couverture d'assurance. L'expert n'a pas mentionné la présence sur ledit bateau d'installations fonctionnant au gaz liquide, telles qu'un frigo ou une cuisinière. c. Le 15 novembre 2007, A\_\_\_\_\_ a prêté 30'000 fr. en espèces à C\_\_\_\_\_ contre la remise en gage du bateau précité. Il a été question à cette occasion de l'achat de ce bateau par A\_\_\_\_\_, qui a signé par la suite un contrat de vente avec D\_\_\_\_\_. N'est plus contesté au stade du présent appel le fait que la validité ou non de

cette vente n'est pas pertinente dans le cadre de la présente cause, comme l'a d'ailleurs retenu le premier juge. Toujours est-il que le bateau X\_\_\_\_\_ a été inscrit au SAN le 16 novembre 2007 au nom de A\_\_\_\_\_, toujours sous le numéro de matricule 1\_\_\_\_\_, la première mise en circulation du bateau remontant à 1962, le numéro de la coque étant le 3\_\_\_\_\_ et les deux moteurs du bateau ayant une puissance de 89.40 KW chacun. d. Le 16 novembre 2007 également, A\_\_\_\_\_ a contracté auprès de B\_\_\_\_\_, qui était aussi son employeur, une assurance responsabilité civile et casco complète couvrant ce bateau (police no 4\_\_\_\_\_). Cette police d'assurance renvoyait aux conditions générales d'assurances (ci-après CGA) « Bateaux, édition 12.2006 », qui en faisaient partie intégrante. Ladite police fixait la somme d'assurance à 110'000 fr., avec une franchise d'assurance casco complète de 500 fr., en cas de collision seulement. L'art. C.3.1 CGA prévoyait sous le titre « Généralités » que « Lors d'un événement assuré, B\_\_\_\_\_ verse des prestations pour les frais de réparations ou une indemnité de dommage total. Elle prend également en charge les frais de sauvetage et de transport jusqu'au chantier naval le plus proche, à concurrence de 1000 CHF maximum ». La police d'assurance précitée augmentait toutefois à 10'000 fr., dans ce contrat en particulier, la couverture de ces frais de sauvetage ou de transport jusqu'au chantier naval. L'art. C.4.1 CGA prévoyait encore sous le titre " Exclusions " que : " Ne sont pas assurés Dommages sans caractère accidentel (dommages dus à l'utilisation du bateau), en particulier les dommages sans influence extérieure violente ou imputables à un défaut interne (p. ex. absence ou gel de liquides, erreur de manipulation, défaut et usure du matériel, usure, contrainte excessive, panne de composants électriques et électroniques), surchauffe du moteur et dommages (gonflement) subis par les bateaux en bois quand ils restent longtemps dans l'eau. " Il était enfin mentionné dans cette police que le conducteur le plus fréquent dudit bateau était C\_\_\_\_\_, étant précisé que ce dernier a déclaré au cours des enquêtes menées par le premier juge avoir convenu avec A\_\_\_\_\_ qu'il continuerait à s'occuper lui-même de l'embarcation. e. Le bateau ayant été occupé illicitement par des tiers à plusieurs reprises, C\_\_\_\_\_ et sa compagne, E\_\_\_\_\_, avaient pris l'habitude de passer régulièrement de nuit à son point d'amarrage pour s'assurer de l'absence de squatters. C'est dans ce but que, le 27 décembre 2007, en l'absence de C\_\_\_\_\_ qui se trouvait à l'étranger, E\_\_\_\_\_, accompagnée de son frère, s'est rendue vers 2h00 du matin sur ce bateau. Sans mettre en marche l'éclairage, elle a ouvert, à l'avant du bateau, la trappe d'accès à la cabine, qu'elle a voulu éclairer à la lueur de la flamme de son briquet, ce qui a provoqué une explosion entraînant la destruction complète du bateau au cours de laquelle elle a été grièvement blessée. f. Selon le rapport établi le 9 mars 2008 par la police au sujet de ces événements et versé au dossier, un réfrigérateur de marque Y\_\_\_\_\_ ainsi qu'une bouteille de gaz de 2,750 kilos ont été récupérés à la surface de l'eau après cette explosion, étant précisé que du gaz fuyait par l'orifice de cette bouteille. Par ailleurs, la police a retrouvé un grill à gaz et une gazinière au fond de l'eau. Selon les constatations de la police, non contestées en appel, l'explosion a été provoquée par la présence d'une poche de gaz dans la cabine, à laquelle E\_\_\_\_\_ a mis le feu en allumant son briquet. L'origine la plus vraisemblable de cette poche inflammable était une fuite provenant du frigo et/ou du grill défectueux, fonctionnant au gaz liquéfié et installés à bord du bateau courant 2007 par C\_\_\_\_\_ lui-même, sans l'aide d'un spécialiste et sans que n'ait été contrôlée la conformité de ces installations au gaz liquéfié au regard de la directive no 2388 de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (édition juillet 2001) traitant de l'utilisation des gaz liquéfiés à bord des bateaux (ci-après directive 2388). Selon les déclarations de C\_\_\_\_\_ et de E\_\_\_\_\_, le réfrigérateur était installé à l'extérieur de la

cabine, dans le poste de pilotage, juste à côté de la descente de cabine. Il était, au moment de l'explosion, raccordé par un tuyau souple à une bouteille de gaz de 2,750 kilos, qui ne se trouvait pas dans une armoire ou dans un emplacement spécifique, mais juste à côté dudit réfrigérateur. La police a retenu qu'à la suite d'une défaillance de cette installation, le gaz contenu dans cette bouteille s'était propagé dans la cabine principale en passant par l'aération de la porte de roof, distante de seulement quelques centimètres du réfrigérateur, pour s'accumuler au point le plus bas du bateau jusqu'à la formation d'un nuage inflammable. Quant au grill à gaz, il était, selon C\_\_\_\_\_ et E\_\_\_\_\_, rangé dans un équipet à la poupe du bateau, ce que confirmait l'endroit proche de l'embarcation où il avait été retrouvé par la police. En revanche, la bouteille de gaz alimentant ce grill ainsi que son détendeur n'avaient pas été retrouvés; selon C\_\_\_\_\_, ces objets avaient été rangés dans la cabine du bateau, dans l'équipet précité ou sous l'évier, d'où une fuite de gaz avait également pu se former dans la cabine, selon la police. Cette dernière a également confirmé que, selon C\_\_\_\_\_, ces installations fonctionnant au gaz liquide n'avaient pas été contrôlées, avant leur mise en service ou par la suite, contrairement à l'Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses (ou dans les eaux internes, ci-après ONI; RS 747.201.1) et à la directive 2388 établie en exécution de cette ordonnance. C\_\_\_\_\_ n'avait d'ailleurs pas pu fournir à la police le certificat de conformité à établir par l'expert qui aurait dû procéder à ce contrôle en application de cette directive. g. B\_\_\_\_\_ a informé A\_\_\_\_\_ par courrier du 19 septembre 2008 de son refus d'assurer la couverture du sinistre annoncé. Le 29 octobre 2008, A\_\_\_\_\_ lui a fait notifier un commandement de payer, poursuite no 177656, portant sur 110'000 fr. (somme due suite à l'explosion du bateau), 1'450 fr. (facture du service de l'Ecologie de l'eau), 2'690 fr. (facture de l'entreprise Odier pour l'entreposage du bateau) et enfin, 5'907 fr. 25 (facture des frais d'évacuation du bateau), le tout avec intérêts à 5% dès le 27 décembre 2007. B\_\_\_\_\_ a formé opposition à cette poursuite. B. a. Par acte déposé au greffe du Tribunal de première instance le 6 avril 2009, A\_\_\_\_\_ a formé une demande en paiement contre B\_\_\_\_\_ et a conclu à sa condamnation, avec suite de dépens, à lui verser 120'000 fr. avec intérêts à 5% l'an dès le 27 décembre 2007, comprenant la somme assurée ainsi que les montants des factures des différentes entreprises intervenues suite au sinistre. Cette somme se composait de la manière suivante : - 110'000 fr., représentant la somme d'assurance convenue contractuellement, - 2'157 fr. 60, représentant le coût du pompage hydrocarbures, - 5'907 fr. 25, représentant le coût du renflouage et du ramassage des morceaux du bateau, - 2'690 fr., représentant le coût d'évacuation dudit bateau. b. Dans son mémoire de réponse du 30 octobre 2009, B\_\_\_\_\_ a conclu au déboutement de A\_\_\_\_\_ de toutes ses conclusions, avec suite de dépens. Elle a fait valoir que le réfrigérateur et d'autres installations à gaz liquéfié n'avaient pas été contrôlés par un expert avant leur mise en service sur le bateau en question, conformément à l'ONI renvoyant à la directive 2388. En raison de ces graves manquements du preneur d'assurance, qui avait toléré cette situation et ainsi lourdement violé les règles les plus élémentaires de prudence, les art. 14 al. 2 de la Loi fédérale sur le contrat d'assurance (LCA; RS 221.229.1), de droit dispositif, ainsi que C4.1 CGA étaient applicables et la couverture d'assurance du sinistre annoncé en l'espèce était exclue. c. Dans ses conclusions motivées après enquêtes déposées le 6 mai 2011 devant le Tribunal de première instance, A\_\_\_\_\_ a admis que l'explosion du bateau sinistré faisait suite à la formation d'une poche de gaz émanant des appareils fonctionnant au gaz liquide installés sur ledit bateau. Il a toutefois fait valoir que la non-conformité aux normes en la matière de l'installation de ces appareils dans le bateau en question, alléguée par B\_\_\_\_\_, n'était pas démontrée. Cela étant, même si cette non-conformité avait été démontrée, cela ne

signifiait pas pour autant que lui-même avait causé intentionnellement, au sens de l'art. 14 al. 1 LCA, l'explosion ayant détruit le bateau. En effet, la présence de telles installations fonctionnant au gaz, même non-conformes, ne signifiait pas encore que A\_\_\_\_\_ avait eu la conscience et la volonté de provoquer cette explosion, l'art. 14 al. 1 LCA devant être interprété de façon restrictive. B\_\_\_\_\_, qui supportait le fardeau de la preuve d'un sinistre intentionnel, n'avait pas démontré qu'une éventuelle déficience des installations visées avait été sciemment organisée par A\_\_\_\_\_ afin de provoquer un sinistre. d. Dans ses conclusions motivées après enquêtes déposées le 6 mai 2011, B\_\_\_\_\_ a derechef fait valoir la violation par A\_\_\_\_\_ des règles les plus élémentaires de prudence, du fait qu'il avait toléré l'existence sur son bateau sinistré d'un matériel non conforme ainsi qu'une mauvaise utilisation de ce dernier, de sorte que B\_\_\_\_\_ n'avait pas à couvrir le coût de la destruction consécutive dudit bateau. e. Le premier juge a rejeté l'ensemble des moyens soulevés par A\_\_\_\_\_, par jugement JTPI/8761/2011 prononcé le 25 mai 2011. Il a retenu que l'explosion du bateau avait bien été provoquée par un nuage de gaz provenant d'une fuite des appareils fonctionnant au gaz liquide se trouvant sur ce bateau. Il a également considéré que ces appareils n'avaient pas été installés conformément aux normes de sécurité en la matière, circonstance qui constituait un « défaut interne » au sens de l'art. C4.1. CGA justifiant l'application de la clause d'exclusion d'assurance au sens de cette disposition contractuelle. C. a. A\_\_\_\_\_ a fait appel de cette décision en soutenant que le premier juge avait, en violation de l'art. 33 LCA, procédé à une lecture erronée de l'art. C4.1 CGA et admis à tort l'exclusion de la couverture d'assurance, ce moyen n'ayant de surcroît pas été soulevé en première instance par B\_\_\_\_\_. A\_\_\_\_\_ a aussi fait valoir que le premier juge avait procédé à une constatation inexacte des faits de la cause, en retenant que l'installation, en 2007, sur le bateau sinistré d'appareils fonctionnant au gaz, en tant qu'elle n'avait pas été contrôlée par un expert, violait les prescriptions légales en la matière. Pour le surplus, la seule présence d'une poche de gaz dans la cabine du bateau n'était pas de nature, à elle seule, à entraîner l'explosion visée et il avait fallu un facteur extérieur violent pour provoquer cette explosion, en l'occurrence l'utilisation d'un briquet à proximité de cette poche, facteur extérieur couvert par la police d'assurance liant A\_\_\_\_\_ à B\_\_\_\_\_. b. Dans sa réponse à cet appel, B\_\_\_\_\_ a souligné qu'elle avait évoqué, déjà dans son mémoire du 30 novembre 2009 déposé devant le premier juge en réponse à la demande de A\_\_\_\_\_, l'exclusion de la couverture d'assurance prévue par l'art. C4.1 CGA, puis à nouveau dans ses conclusions motivées après enquêtes du 5 mai 2011. Elle a insisté par ailleurs sur le fait que le " défaut interne " retenu par le premier juge avait été imputable aux seules défaillances de A\_\_\_\_\_, qui avait toléré sur son bateau une installation non conforme au regard de la réglementation applicable en l'espèce visant à prévenir le risque d'explosion d'installations gazières. c. Par arrêt prononcé le 24 février 2012, la Cour de justice a considéré que la fuite de gaz en question était due à un défaut dans la mise en place sur le bateau par C\_\_\_\_\_ d'installations fonctionnant au gaz, ou à une erreur de manipulation de ces installations, toutes hypothèses constitutives d'un " défaut interne ". A cela s'ajoutait l'absence de contrôle réglementaire de ces appareils fonctionnant au gaz liquide ainsi que le choix de leur emplacement dangereux sur le bateau de plaisance en question. La Cour a en définitive estimé que les " défauts internes " précités permettaient d'exclure la couverture d'assurance en application de l'art. C.4.1 CGA. d. Par arrêt prononcé le 31 juillet 2012, le Tribunal fédéral a admis le recours en matière civile interjeté par A\_\_\_\_\_ contre cet arrêt, qu'il a annulé. Il a en effet relevé que la Cour de justice avait considérablement augmenté la portée de l'art. C.4.1 CGA, en admettant que la prestation d'assurance devait être exclue dès qu'un

défaut du bateau avait contribué à causer le dommage. Le Tribunal fédéral a donc retenu en substance que l'explosion en cause devait bien être considérée comme un accident (événement soudain, involontaire, extérieur et extraordinaire) causé par une influence extérieure violente n'ayant pas de rapport avec un défaut interne du bateau. En effet, cette explosion était survenue soudainement à cause de l'étincelle provenant du briquet actionné par E\_\_\_\_\_. Cette étincelle constituait un élément extérieur au bateau lui-même et le caractère violent de l'événement résultait de l'explosion qui s'en était suivie. Le Tribunal fédéral a encore considéré qu'il était insolite qu'une personne s'éclaire sur un bateau en pleine nuit à l'aide d'un briquet et qu'il y ait simultanément une fuite de gaz sur les lieux. Il a en outre retenu que, même en admettant que l'équipement du bateau était défectueux et que des reproches pouvaient être adressés à A\_\_\_\_\_ quant au non respect de la Directive 2388 sur le gaz liquéfié, par renvoi de l'annexe 17 ONI, il n'était pas possible d'affirmer que l'explosion en question aurait eu lieu même sans la flamme provenant du briquet. Par conséquent, les conditions d'exclusion prévues par l'art. C.4.1 CGA n'étaient pas réalisées et B\_\_\_\_\_ était tenue de verser à A\_\_\_\_\_ la prestation d'assurance convenue. Cela étant, le Tribunal fédéral, qui était lié par les faits retenus par la Cour de justice, lui a renvoyé la cause pour qu'elle examine encore, sous l'angle des faits, la question d'une éventuelle faute grave individuelle permettant à B\_\_\_\_\_ de réduire sa prestation au sens de l'art. 14 al. 2 LCA et pour une nouvelle décision (art. 107 al. 2 LTF). D. a. A la suite du renvoi de la cause à la Cour de céans, A\_\_\_\_\_ a déposé des conclusions écrites, le 16 novembre 2012. Il a fait valoir qu'aucune faute ne pouvait être retenue à son encontre, dans la mesure où il n'avait pas organisé sciemment une éventuelle déficience de l'installation de gaz afin de provoquer un sinistre. b. Dans son mémoire responsif du même jour, B\_\_\_\_\_ a persisté à conclure au rejet de la demande de A\_\_\_\_\_, en considérant la faute de ce dernier comme très grave au vu du danger engendré par cette faute et des conséquences catastrophiques que le sinistre aurait pu avoir. c. Par arrêt prononcé le 8 mars 2013, la Cour de justice a considéré, conformément aux considérants en droit de l'arrêt du Tribunal fédéral, que l'appelant avait commis une faute grave au sens de l'art. 14 al. 2 LCA, violant un devoir élémentaire de prudence en ne vérifiant pas la réglementation en vigueur et en ne s'assurant pas que les appareils installés sur son bateau avaient été agencés et contrôlés conformément aux directives en la matière. Cette faute grave justifiait la réduction de 50% de la couverture d'assurance correspondant au degré de faute de l'appelant qui avait violé des précautions élémentaires, soit un montant de 55'000 fr. portant intérêts à 5% à compter du 19 septembre 2008. La Cour a en outre retenu que, le bateau assuré ayant été complètement détruit par l'explosion, il n'y avait eu ni frais de sauvetage, ni frais de transport jusqu'au chantier naval le plus proche, de sorte qu'il n'y avait pas lieu d'allouer à l'appelant l'indemnité de 10'000 fr. prévue alternativement par la police d'assurance pour les frais encourus lors d'un sauvetage et d'un transport jusqu'au chantier naval le plus proche, en vue d'une réparation. Elle n'est ainsi pas entrée en matière sur la demande de remboursement des factures de frais de nettoyage des lieux et d'évacuation du bateau détruit de l'appelant à l'intimée. Finalement, la Cour a arrêté les frais de justice à 5'000 fr. et fixé les dépens à 11'500 fr., le tout supporté par les parties à concurrence de la moitié chacune. d. Par arrêt prononcé le 7 octobre 2013, le Tribunal fédéral a partiellement admis le recours en matière civile interjeté par A\_\_\_\_\_ contre cet arrêt, qu'il a annulé. Il a tout d'abord constaté que les appareils fonctionnant au gaz liquide en question avaient été mis en place sur l'embarcation avant son acquisition par A\_\_\_\_\_, de sorte que celui-ci n'avait pu s'opposer à leur installation. Il a ensuite confirmé, d'une part, la faute grave de l'appelant retenue par la Cour, en application de l'art. 14 al. 2

LCA et la réduction consécutive de 50% de la prestation due par B\_\_\_\_\_ et, d'autre part, la répartition des frais d'appel effectuée par la Cour. Cela étant, il a toutefois admis la violation par la Cour des art. 69 al. 1 LCA et 18 CO en relation avec l'art. C.3.1 CGA, au motif que dans le cadre de la demande en paiement de A\_\_\_\_\_ d'un poste de 10'000 fr., totalisant le coût de pompage des hydrocarbures ainsi que les dépenses pour le renflouage, le ramassage et l'évacuation des morceaux du bateau explosé, la Cour n'avait pas examiné si les factures produites par ce dernier correspondaient à des frais de transport au sens de l'art. C.3.1 des CGA, à l'exclusion des frais de sauvetage, l'explosion ayant eu lieu alors que le bateau ne voguait pas mais était amarré. En conséquence, le Tribunal fédéral a renvoyé la cause à la Cour de céans pour nouvelle décision (art. 107 al. 2 LTF) afin qu'elle examine ces factures sous cet angle, tout en rappelant que la somme à allouer pour couvrir lesdits frais devait être réduite de 50%, conformément à l'art. 14 al. 2 LCA, en raison de la faute grave commise par l'assuré. E. a. Dans ses conclusions du 13 décembre 2013, B\_\_\_\_\_ a conclu au déboulement complet de A\_\_\_\_\_, sous suite de dépens. Elle a fait valoir que la destruction complète du bateau excluait en l'espèce l'existence d'éventuels frais de transport au sens de l'art. C.3.1 CGA, conformément à ce qu'avait retenu la Cour dans l'arrêt annulé. En tout état de cause, elle a relevé que la facture relative aux travaux de pompage d'eau et d'hydrocarbures à la suite de l'explosion du bateau portait ainsi sur des frais de dépollution qui n'étaient pas couverts par l'art. C.3.1 CGA. Ainsi, s'ils devaient être retenus par la Cour, les frais de transport à couvrir par B\_\_\_\_\_ ne pouvaient excéder 4'299 fr., soit les 50% de 8'597 fr. b. Dans sa détermination du 13 décembre 2013, A\_\_\_\_\_ a conclu, sous suite de dépens, à la condamnation de B\_\_\_\_\_ au versement en sa faveur de 5'000 fr. avec intérêts à 5% dès le 19 septembre 2008 et à la confirmation du jugement annulé pour le surplus. Il a relevé que la facture du chantier naval F\_\_\_\_\_ portant sur les frais d'évacuation du bateau et de ses morceaux portait la mention de son acceptation par B\_\_\_\_\_ et la signature de son expert technique. Par ailleurs, la facture de renflouage et de ramassage des morceaux du bateau ainsi que son transport et son entreposage au quai marchand portait sur des frais de transport conformément à la définition donnée de ce terme par le dictionnaire; enfin, la facture de pompage des hydrocarbures échappés du bateau portait sur des frais de sauvetage, le Tribunal fédéral ayant admis que l'art. C.3.1 CGA s'appliquait également en cas de dommage total. Ainsi, le total des montants de l'ensemble de ces factures dépassant la limite de la couverture d'assurance de 10'000 fr. et le montant qui devait être alloué à A\_\_\_\_\_ devant être réduit de 50%, B\_\_\_\_\_ devait lui rembourser la somme de 5'000 fr. F. L'argumentation des parties devant la Cour sera examinée plus avant si nécessaire, dans la partie EN DROIT ci-après du présent arrêt. EN DROIT 1. Il n'y a pas lieu de revenir sur la recevabilité de l'appel qui avait été admise par la Cour et qui n'a pas été critiquée devant le Tribunal fédéral. 2. 2.1 En cas de renvoi de la cause par le Tribunal fédéral conformément à l'art. 107 al. 2 LTF, l'autorité inférieure doit fonder sa nouvelle décision sur les considérants en droit de l'arrêt de renvoi. Le juge auquel la cause est renvoyée voit ainsi sa cognition limitée par les motifs de l'arrêt de renvoi, en ce sens qu'il est lié par ce qui a été tranché définitivement par le Tribunal fédéral (ATF 133 III 201 consid. 4.2; 131 III 91 consid. 5.2). Cela signifie que l'autorité cantonale doit limiter son examen aux points sur lesquels sa première décision a été annulée et que, pour autant que cela implique qu'elle revienne sur d'autres points, elle doit se conformer au raisonnement juridique de l'arrêt de renvoi. En revanche, les points qui n'ont pas ou pas valablement été remis en cause, qui ont été écartés ou dont il avait été fait abstraction lors de la procédure fédérale de recours ne peuvent plus être réexaminés par l'autorité cantonale, même si, sur le plan formel, la

décision attaquée a été annulée dans son intégralité (ATF 135 III 334 consid. 2.1; 131 III 91 consid. 5.2; 111 II 94 consid. 2; arrêts du Tribunal fédéral 5A\_251/2008 consid. 2 = RSPC 2009 p. 193; 5P.425/2002 du 25 novembre consid. 2.1; DONZALLAZ, Loi sur le Tribunal fédéral, Commentaire, 2008, n. 1695 et 1697). 2.2 L'annulation de l'arrêt de la Cour de céans ( ACJC/300/2013 ) prononcé le 8 mars 2013 ayant mis fin à la procédure devant le Tribunal fédéral et le renvoi de la cause à la dernière instance cantonale pour nouvelle décision ont pour effet de reporter la procédure au stade où elle se trouvait immédiatement avant que cette instance ne se prononce. L'autorité de renvoi ne se trouve ainsi pas saisie d'une nouvelle procédure, mais reprend la précédente procédure qui n'est pas close, faute de décision finale. Il en découle que, conformément à l'art. 405 CPC, le nouveau droit de procédure reste applicable en l'espèce, y compris après le renvoi; à cet égard, il importe peu qu'il n'y ait jamais eu de décision finale, ou qu'une décision finale ait été rendue, puis annulée (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_641/2011 du 27 janvier 2012 consid. 2.2). 3. Le Tribunal fédéral a retenu que restait à trancher la question de savoir si les factures produites par l'appelant, portant sur les frais de pompage des hydrocarbures, de renflouage des restes du bateau ainsi que du ramassage et de l'évacuation des morceaux de ce dernier, constituaient des frais de transport au sens de l'art. C.3.1 in fine des CGA. 3.1.1 En présence de conditions générales d'assurance (ci-après : CGA), le juge doit procéder à une interprétation conforme aux principes généraux qui régissent l'interprétation des contrats (ATF 126 III 388 consid. 9d). Il doit ainsi recourir en premier lieu à l'interprétation subjective, c'est-à-dire rechercher la réelle et commune intention des parties (art. 18 al. 1 CO). Ce n'est que si cette volonté effective ne peut être établie avec sûreté, ou s'il apparaît que l'un des cocontractants n'a pas compris la volonté réelle exprimée par l'autre, que le juge devra alors rechercher le sens que les parties pouvaient et devaient donner, selon les règles de la bonne foi, à leurs manifestations de volonté réciproques, en fonction de l'ensemble des circonstances (interprétation selon le principe de la confiance; ATF 132 III 268 , cons. 2.3.2, 130 II 686 cons. 4.3.1). Le juge doit partir de la lettre du contrat et tenir compte des circonstances qui ont entouré sa conclusion. Le sens d'un texte, apparemment clair, n'est pas forcément déterminant, de sorte que l'interprétation purement littérale est prohibée (art. 18 al. 1 CO). Même si la teneur d'une clause contractuelle paraît limpide à première vue, il peut résulter d'autres conditions du contrat, du but poursuivi par les parties ou d'autres circonstances que le texte de ladite clause ne restitue pas exactement le sens de l'accord conclu. Chaque clause contractuelle doit ainsi être interprétée à partir du contrat dans son ensemble. Il n'y a cependant pas lieu de s'écarter du sens littéral du texte adopté par les intéressés lorsqu'il n'y a aucune raison sérieuse de penser qu'il ne correspond pas à leur volonté (ATF 131 III 606 cons. 4, 122 III 118 cons. 2a). Pour interpréter le contrat selon le principe de la confiance, le juge doit se placer au moment de sa conclusion. Les circonstances survenues postérieurement ne constituent qu'un indice de la volonté réelle des parties (ATF 129 III 675 cons. 2.3, 123 III 129 cons. 3c). Les clauses peu claires doivent être interprétées en détriment de celui qui les a rédigées, en l'espèce l'assureur (ATF 115 II 264 ). 3.1.2 L'art. C.3.1 CGA prévoyait sous le titre « Généralités » que « Lors d'un événement assuré, B\_\_\_\_\_ verse des prestations pour les frais de réparations ou une indemnité de dommage total. Elle prend également en charge les frais de sauvetage et de transport jusqu'au chantier naval le plus proche, à concurrence de 1000 CHF maximum ». La police d'assurance soumise à ces CGA et liant les parties augmentait toutefois à 10'000 fr. la couverture de ces frais de sauvetage et de transport jusqu'au chantier naval. 3.2 En l'espèce, il ressort du texte littéral, clair et non ambigu, de la police d'assurance et des

conditions générales d'assurance la complétant que l'assurance délivre une prestation de 1'000 fr. à l'assuré - augmentée à 10'000 fr. par les parties - lorsque la survenance d'un événement assuré entraîne notamment des frais de transport. Le terme " transport " est défini par le dictionnaire Larousse en ligne comme " action ou manière de transporter, de porter d'un lieu à un autre ". Autrement dit, l'art. C.3.1 CGA prévoit la prise en charge par l'intimée des frais de déplacement du bateau par les moyens appropriés jusqu'au chantier naval le plus proche. Par ailleurs, et conformément à l'arrêt rendu par le Tribunal fédéral le 7 octobre 2013 dans la présente cause, qui lie la Cour de céans, cette dernière doit se borner à examiner la seule question de la couverture de frais de transport éventuels par l'intimée. A cet égard, l'appelant a produit trois factures, dont il demande le remboursement par l'intimée pour un montant total de 10'755 fr., réduits à 10'000 fr. correspondant à la couverture d'assurance. Ce montant comprend 2'157 fr. 60 de frais de pompage des hydrocarbures s'étant échappés du bateau, afin de limiter la pollution de la zone, 5'907 fr. 25 de frais de renflouage et de ramassage des morceaux du bateau ainsi que de transport et d'entreposage des restes dudit bateau au quai marchand des Eaux-Vives, enfin 2'690 fr. de frais d'évacuation définitive de ce bateau et de ses morceaux. Il apparaît que les deux dernières factures précitées portent bien sur des frais de transport au sens de la définition susmentionnée et de l'art. C.3.1 CGA, à savoir sur la rémunération de manœuvres consistant à préparer les restes du bateau en question pour les déplacer d'un endroit à un autre ainsi qu'à le déplacer ensuite effectivement. Ces deux factures doivent dès lors être prises en charge par l'intimée, dans leur principe, sans compter que la seconde a en outre été formellement acceptée par l'expert de ladite intimée. En revanche, la manœuvre de pompage des hydrocarbures échappés du bateau sinistré ne répond manifestement pas à la définition du transport au sens de l'art. C.3.1 CGA. Le Tribunal fédéral ayant en outre exclu la couverture des frais de sauvetage dans le cas d'espèce, la Cour de céans se bornera à constater que le remboursement à l'appelant de la facture correspondant à ce pompage n'est pas dû par l'intimée dans le cadre de l'art. C.3.1 CGA. En conséquence de l'ensemble de ce qui précède, cette dernière sera condamnée à rembourser à l'appelant les montants facturés de 5'907 fr. et de 2'690 fr., totalisant 8'597 fr., au titre de la couverture des frais de transport du bateau sinistré en application de l'art. C.3.1 CGA. Ce total sera réduit de 50%, vu la faute grave de l'appelant admise par le Tribunal fédéral, soit un montant final dû de 4'298 fr. 50 avec intérêts à 5% dès le 19 septembre 2008. 4. Le Tribunal fédéral a admis la répartition des frais d'appel arrêtée par la Cour dans son arrêt du 8 mars 2013, qu'il a annulé. Il a en effet confirmé que ces frais (frais judiciaires et dépens, art. 95 CPC) devaient être répartis en fonction de l'issue du litige au sens de l'art. 106 al. 2 CPC et, comme l'a fait la Cour de céans, en les répartissant par moitié à la charge de chacune des parties. Il y a dès lors lieu de ne statuer à nouveau que sur la quotité de ces frais d'appel. Les frais judiciaires seront arrêtés en l'espèce à 6'000 fr. (art. 105 al. 1 CPC et 35 cum art. 17 du Règlement fixant le tarif des greffes en matière civile [ci-après : RTFMC]), dont 5'000 fr. ont été avancés par l'appelant et restent acquis à l'Etat (art. 111 al. 1 CPC). Ces frais seront supportés à concurrence de 3'000 fr. par chacune des parties, qui doivent dès lors chacune verser 500 fr. aux Services financiers du Pouvoir judiciaire, alors que l'intimée devra rembourser 2'500 fr. à l'appelant. Par ailleurs, chacune des parties gardera ses dépens d'appel à sa charge (art. 106 al. 2 CPC). \* \* \* \* \* PAR CES MOTIFS, La Chambre civile : Statuant sur renvoi du Tribunal fédéral : Au fond : Condamne B\_\_\_\_\_ à payer à A\_\_\_\_\_ la somme de 4'298 fr. 50 avec intérêts à 5% dès le 19 septembre 2008. Et, statuant à nouveau sur les frais : Arrête les frais judiciaires à 6'000 fr., dont 5'000 fr. ont été avancés par A\_\_\_\_\_ et qui restent

acquis à l'Etat de Genève. Répartis la charge de ces frais judiciaires par moitié entre A\_\_\_\_\_ et B\_\_\_\_\_, soit à concurrence de 3'000 fr. chacun. Condamne en conséquence A\_\_\_\_\_ et B\_\_\_\_\_ à payer chacun la somme de 500 fr. aux Services financiers du Pouvoir judiciaire. Condamne en outre B\_\_\_\_\_ à payer à A\_\_\_\_\_ la somme de 2'500 fr. Dit que chacune des parties supporte ses propres dépens. Les déboute de toutes autres conclusions. Siégeant : Madame Valérie LAEMMEL-JUILLARD, présidente; Madame Nathalie LANDRY-BARTHE et Monsieur Laurent RIEBEN, juges; Madame Barbara SPECKER, greffière. La présidente : Valérie LAEMMEL-JUILLARD La greffière : Barbara SPECKER Indication des voies de recours : Conformément aux art. 72 de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 100 al. 1 LTF) par devant le Tribunal fédéral par la voie du recours en matière civile. Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14 Valeur litigieuse des conclusions pécuniaires au sens de la LTF supérieure à 30'000 fr.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.