

COMM.

CF

COUR DE CASSATION

Audience publique du **14 juin 2016**

Rejet

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 572 FS-P+B+R+I

Pourvoi n° Z 14-28.966

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par la société The Shipowners
Mutual Protection and Indemnity Association, dont le siège est Ste Clare
House, 30-33 Minories, Londres EC3N IBP (Royaume-Uni),

contre l'arrêt rendu le 11 septembre 2014 par la cour d'appel de Paris
(pôle 5, chambre 5), dans le litige l'opposant :

1^o/ à la société Allianz Global Corporate & Speciality SE, dont
le siège est 77 esplanade du général de Gaulle, La Défense 9, tour Opus 12,
92081 Paris-la-Défense cedex, venant aux droits de la société Allianz Global
Corporate & Speciality France,

2^o/ à Societa Italiana Assicurazioni e Reassicurazioni (SIAT),
dont le siège est Via V Dicembre 3, 16121 Gênes (Italie),

3^o/ à la société Covea Risks, société anonyme, dont le siège
est 19-21 allée de l'Europe, 92616 Clichy cedex,

4°/ à la société Generali France assurances, société anonyme, dont le siège est 7-9 boulevard Haussmann, 75009 Paris,

5°/ à la société Groupama transports, société anonyme, dont le siège est 1 quai Georges V, BP 1043, 76067 Le Havre cedex,

6°/ à la société Groupama transports région Midi-Méditerranée, dont le siège est 15 rue Beauvau, 13001 Marseille,

7°/ à la société Axa corporate solutions assurances, société anonyme, dont le siège est 4 rue Jules Lefebvre, 75009 Paris,

8°/ à la Société d'assurances mutuelle des armateurs et professionnels de la mer (SAMAP), dont le siège est 6 place Pierre Semard, immeuble Météore 1, 44600 Saint-Nazaire,

9°/ à la société Helvetia, société anonyme, dont le siège est 8-10 rue d'Astorg, 75008 Paris, venant aux droits de la société GAN eurocourtage, elle-même venant aux droits des sociétés Groupama transports et Groupama transports région Midi-Méditerranée,

défenderesses à la cassation ;

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, composée conformément à l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, en l'audience publique du 10 mai 2016, où étaient présents : Mme Mouillard, président, Mme Schmidt, conseiller référendaire rapporteur, M. Rémerly, conseiller doyen, MM. Zanoto, Guérin, Mme Vallansan, MM. Marcus, Remenieras, Mmes Graff-Daudret, Vaissette, Bélaval, conseillers, MM. Lecaroz, Arbellot, Mmes Robert-Nicoud, Jollec, Barbot, conseillers référendaires, M. Le Mesle, premier avocat général, Mme Arnoux, greffier de chambre ;

Sur le rapport de Mme Schmidt, conseiller référendaire, les observations de la SCP Delaporte et Briard, avocat de la société The Shipowners Mutual Protection And Indemnity Association, de Me Le Prado, avocat des sociétés Allianz Global Corporate & Speciality SE, Italiana Assicurazioni E Reassicurazioni, Covea Risks, Generali France assurances, Groupama transports, Groupama transports région Midi-Méditerranée, Axa Corporate solutions assurances, Société d'assurances mutuelle des armateurs et professionnels de la mer, Helvetia, l'avis de M. Le Mesle, premier avocat général, à la suite duquel le président a demandé aux

avocats s'ils souhaitaient présenter des observations complémentaires, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 11 septembre 2014) et les productions, que le 26 juin 2007, le navire Athena, appartenant à la société Bourbon Offshore Surf (la société Bourbon), a chaviré en rade de Pointe Noire (Congo) et s'est posé sur le lit de la mer à douze mètres de profondeur ; que pour tenter de sauver le navire et éviter un accident écologique, la société Bourbon a conclu avec la société Smit Salvage BV (la société SMIT) un contrat d'assistance dit Lloyd's Open Form (LOF) incluant une clause dite « Special compensation P&I Clause » (SCOPIC) ; qu'invoquant ladite clause, l'assistant a obtenu le 3 juillet 2007 une garantie de paiement d'une indemnité de 3 000 000 USD de The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association (The Shipowners Association), à laquelle la société Bourbon était affiliée pour la prise en charge des risques liés à l'exploitation du navire, les dommages de pollution et les frais de retraitement d'épave ; que les soutes ont été récupérées le 6 août 2007 et l'assistance s'est poursuivie pour tenter de redresser le navire ; que la société Bourbon a mis fin à l'application de la clause SCOPIC le 4 septembre 2007 et le lendemain, la société SMIT a cessé son assistance en raison de l'absence de perspective d'un résultat utile ; que refusant le délaissement du navire notifié par la société Bourbon le 13 septembre 2007, ses assureurs corps lui ont réglé la valeur agréée du navire au cours du mois d'octobre 2007 ; que The Shipowners Association, subrogée dans les droits de la société Bourbon et soutenant que la part des frais engagés pour préserver le navire devait être prise en charge par les assureurs corps, a assigné ces derniers en paiement de ces dépenses et de la rémunération du « Special Casualty Representative » (SCR) désigné pour suivre les opérations d'assistance ;

Attendu que The Shipowners Association fait grief à l'arrêt de rejeter ses demandes alors, selon le moyen :

1°/ que si la police d'assurance excluait la garantie pour les dommages à l'environnement et les frais exposés pour les prévenir, elle couvrirait en revanche les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences, sans réserver le cas où les mêmes dépenses auraient eu tout à la fois pour objet la sauvegarde du navire et la prévention des dommages à l'environnement ; qu'ayant constaté que la demande de remboursement des frais d'assistance concernant la préservation du navire, calculés conformément à la clause SCOPIC, ne relevait pas des exclusions de la police d'assurance corps du navire au titre des frais exposés pour la prévention des dommages à l'environnement, la cour d'appel ne pouvait

écarter la garantie par le motif que ces frais, en même temps qu'ils avaient préservé le navire, avaient eu aussi pour objet et pour résultat d'éviter les dommages à l'environnement, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement, ce qui passait par des tentatives de sauver le navire, sans qu'il soit possible de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire; qu'en déboutant par ce motif le P. & I Club Shipowners de sa demande, la cour d'appel a violé l'article L. 172-11 du code des assurances ;

2°/ que le juge saisi ne peut refuser d'évaluer le droit à garantie dont il a constaté l'existence en son principe en se fondant sur l'insuffisance des preuves fournies par les parties ; qu'il s'évince des constatations de l'arrêt que la demande de remboursement des frais concernant la préservation du navire ne relevait pas des exclusions de la police d'assurance corps du navire ; qu'il en résultait que la demande présentée par The Shipowners, fondée sur les dispositions de l'article 1-3° de la police d'assurance corps et tendant à voir condamner les assureurs corps à payer la somme de 6 391 757,36 USD représentant le montant des sommes engagées pour préserver le navire, était fondée en son principe ; que pour débouter néanmoins The Shipowners de sa demande, la cour d'appel s'est bornée à relever que les éléments produits, en particulier le rapport de M. Aggersbury, commissaire répartiteur, ne permettent pas de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire et démontrent au contraire que les dépenses ne peuvent être distinguées, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement ce qui passait par des tentatives de sauver le bateau ; qu'en refusant par ces motifs d'évaluer le droit à garantie de la société The Shipowners à l'égard des assureurs corps, droit à garantie dont elle avait constaté préalablement l'existence en son principe, la cour d'appel a violé l'article 4 du code civil ;

3°/ que dans son rapport d'expertise déposé le 16 avril 2009, M. Aggersbury a relevé que « la récupération des soutes à bord du « Mary Voyageur » était terminée le 6 août 2007. Le travail a continué sur les bases de Scopic pour préparer les opérations de redressement et autres travaux de préservation. Le travail s'est poursuivi jusqu'à ce que les armateurs du navire terminent Scopic, c'est-à-dire le 4 septembre 2007. Le 5 septembre, Smit a mis fin au contrat. Le transfert des polluants du « Mary Voyageur » s'est terminé le 11 septembre 2007 » ; que l'expert procédait alors à une séparation des coûts « jusqu'au 6 août 2007 comme étant les coûts engagés pour la prévention de la pollution et les coûts à partir du 7 août 2007 comme étant « Sue and Labour » ou les coûts de préservation, en tenant expressément compte du chevauchement inévitable entre les deux périodes,

les travaux de préservation ayant été engagés avant le 6 août 2007 étant communs aussi bien à la prévention de la pollution et à la préservation du navire » ; qu'au regard de ce critère chronologique, l'expert avait procédé à la répartition des coûts à partir du 7 août 2007 jusqu'à la fin du contrat, en fonction des éléments figurant dans la feuille de calcul de la société Smit Salvage et des rapports journaliers du « Salvage Master » après avoir pris soin de relever qu'il convenait de tenir compte également du chevauchement inéluctable des opérations dans le temps ; qu'en énonçant que l'expert avait indiqué que « les coûts exposés pour la prévention de la pollution dont le transfert des soutes polluées a été effectué plusieurs jours après la dénonciation de la Scopic » et que son rapport ne permet pas davantage de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire et démontre au contraire que « les dépenses ne peuvent être distinguées, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement ce qui passait par des tentatives de sauver le bateau », alors même que cette distinction avait été opérée par l'expert et chiffrée, d'une part, à 3 116 782,66 USD (+ 42 161,67 euros) pour la catégorie « prévention de la pollution » et, d'autre part, à 6 391 757,36 USD (+ 86 463,25 euros) pour la catégorie « dépenses raisonnables pour préserver le navire », la cour d'appel a dénaturé le rapport d'expertise de M. Aggersbury en date du 16 avril 2009 et a violé l'article 1134 du code civil ;

4°/ que dans ses conclusions d'appel The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association faisait valoir que le contrat de sauvetage avait été conclu sur la base d'une « Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement » (LOF) qui est le contrat type de sauvetage établi par les Lloyd's ; que le groupe Eyssautier qui était aussi bien le courtier pour l'assurance-corps que pour l'assurance P and I avait reçu les rapports journaliers de sauvetage décrivant la réalité des dépenses effectuées, sur la base desquelles l'expert Aggersbury a procédé ensuite à la quantification respective des coûts relatifs aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement et de ceux ayant pour objet de préserver la navire; que les assureurs-corps n'avaient émis aucune contestation ; qu'ils n'avaient pas plus contesté le rapport du SCR indiquant qu'à la date du 14 août 2007 l'estimation des coûts Scopic s'élevait à la somme de 6 443 338 USD ; que ces documents ayant servi de base au travail de M. Aggersbury, les assureurs corps ne pouvaient ensuite contester les sommes réparties distributivement par l'expert après avoir tenu compte du nécessaire chevauchement chronologique des opérations sus décrites ; qu'en ne répondant pas à ce moyen déterminant, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

5°/ que dans ses conclusions d'appel The Shipowners faisait valoir que lorsque l'assistant déclare la clause Scopic, le P and I Club

désigne un « SCR » (Special Casualty Representative) [commissaire-répartiteur] approuvé par le « SCR Committee of Lloyd's », chargé de suivre les opérations d'assistance ; qu'il s'agit d'un expert indépendant ayant pour mission de protéger les intérêts de toutes les parties ; que les assureurs corps sont donc protégés par la désignation du « SCR » puisque l'indemnité qu'ils devront régler sera fondée sur le montant des sommes approuvées par celui-ci ; qu'en conséquence, les assureurs corps, étaient tenus de garantir la somme de 128 624,92 euros retenue par l'expert Aggersbury au titre des « coûts SCR » ; qu'en ne répondant pas à ce moyen la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu qu'il résulte de l'article 14 de la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance que l'indemnité spéciale, à laquelle a droit celui qui a porté assistance, sans résultat utile, à un navire en péril qui menaçait l'environnement, vise toutes les dépenses, sans distinguer celles engagées pour préserver le navire de celles engagées pour préserver l'environnement ; que l'arrêt constate que le contrat d'assurance sur corps conclu par la société Bourbon exclut de la garantie l'indemnité spéciale payable en vertu de l'article 14 de ladite Convention ou en vertu de toute autre disposition de portée semblable ; qu'il relève encore que la clause dite SCOPIC stipule qu'elle s'ajoute au contrat d'assistance conclu sur le fondement de la règle « no cure no pay » et qu'elle substitue une méthode de calcul de l'indemnité spéciale à celle fixée par l'article 14 précité ; qu'il résulte de ces constatations et appréciations que cette clause, nonobstant la possibilité offerte à l'assistant d'invoquer son application même en l'absence d'une menace caractérisée de dommage à l'environnement, a une portée semblable à celle de l'article 14 de la Convention internationale, en ce qu'elle permet d'allouer à l'assistant, même en l'absence de résultat utile, une indemnité qui couvre l'ensemble des dépenses engagées sans opérer de distinction entre celles engagées pour sauver le navire et celles engagées pour éviter un dommage à l'environnement et que, par conséquent, l'indemnité payée en vertu de cette clause à la société SMIT en rémunération de l'assistance portée au navire Athena, dont il n'est pas contesté qu'il menaçait de causer un dommage à l'environnement, est exclue de la garantie de l'assureur corps ; que par ce motif de pur droit, suggéré par la défense, substitué à ceux critiqués, la décision se trouve justifiée ; que le moyen ne peut être accueilli ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette sa demande et la condamne à payer la somme globale de 3 000 euros aux sociétés Allianz Global Corporate & Speciality SE venant aux droits de la société Allianz Global Corporate & Speciality France SA 2, Societa Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni, Covea Risks SA, Generali France Assurances SA, Axa Corporate Solutions Assurances SA, Société d'assurances mutuelle des armateurs et professionnels de la mer (SAMAP), et la société Helvetia venant aux droits de la société GAN Eurocourtage SA, venant aux droits des sociétés Groupama transports et Groupama transports région Midi Méditerranée ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du quatorze juin deux mille seize.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Delaporte et Briard, avocat aux Conseils, pour la société The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir débouté la société The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association, subrogée dans les droits de la société Bourbon Offshore, de ses demandes aux fins de voir condamner la société Allianz Global Corporate and Speciality SE et les autres assureurs corps, à lui payer la somme de 6.391.757,36 USD ainsi que les intérêts de droit représentant le coût des sommes engagées pour préserver le navire, et celle de 128.624,92 euros représentant les coût et frais du « Special Casualty Representative » (SCR),

Aux motifs que « la société The Shipowners Mutual fait valoir qu'elle a intégralement remboursé la société Bourbon Offshore Surf des sommes réglées aux sauveteurs, soit un montant total de 9.534.319 USD, et que selon la répartition faite à sa demande par M. Aggersbury, "General Average Adjuster" c'est-à-dire commissaire répartiteur, dans son rapport du 16 avril 2009, le montant des dépenses engagées pour lutter contre la pollution a été de 3.116.782 USD et celui des dépenses engagées pour préserver le navire de 6.391.757,36 USD, auxquelles s'ajoute la somme de 128.624,92 € correspondant aux frais de M. Van Der Laan, en tant qu'expert désigné par elle ; que la société The Shipowners Mutual affirme que les assureurs corps sont en possession des factures de la société Smit Salvage et sont donc en mesure d'apprécier la pertinence de cette répartition ; qu'il s'agit d'une affirmation qui n'est étayée par aucun élément ; que d'ailleurs M. Aggersbury s'appuie sur l'analyse des factures de la société Smit Salvage faite par M. Van der Laan sans avoir procédé à leur examen ; que les rapports établis par la société Smit Salvage portent sur son intervention et ne saurait démontrer ni ses investissements, ni ses efforts au titre du sauvetage du navire de nature à ouvrir droit à rémunération ; que les factures produites comme l'état récapitulatif des dépenses établi par la société Smit Salvage portent sur la période allant jusqu'au 5 octobre 2007 alors que la clause Scopic a été dénoncée le 4 septembre 2007 ainsi que sur des transports qui se sont encore déroulés en janvier 2008 et des déplacements de personnels qui ne figurent pas sur ceux listés par la société Smit Salvage ; que ces pièces ne sauraient davantage caractériser des dépenses et des efforts pour le sauvetage du navire ; que M. Aggersbury a opéré une répartition des dépenses selon un critère chronologique en retenant les frais exposés à partir du 7 août comme étant relatifs à la préservation du navire, tout en indiquant que les coûts exposés pour la prévention de la pollution dont le transfert des soutes polluées a été effectué plusieurs jours après la dénonciation de la Scopic ; que son rapport ne permet pas davantage de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour

objet de préserver le navire et démontre au contraire que les dépenses ne peuvent être distinguées, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement ce qui passait par des tentatives de sauver le bateau ; que la désignation d'un expert, au demeurant 5 ans après les faits, ne saurait pallier l'incapacité du demandeur à rapporter la preuve des dépenses alléguées comme se rapportant à la sauvegarde du navire ; qu'il y a lieu de rejeter la demande d'expertise de la société The Shipowners Mutual ; que s'agissant de la somme de 128.624,92 euros représentant les coûts et frais du SCR, ainsi que les intérêts de droit de cette somme, la société The Shipowners Mutual ne justifie pas davantage que ces frais engagés à sa seule initiative seraient imputables aux assureurs; qu'il y a lieu en conséquence de confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a débouté la société The Shipowners Mutual de ces demandes »

Alors, d'une part, que si la police d'assurance excluait la garantie pour les dommages à l'environnement et les frais exposés pour les prévenir, elle couvrirait en revanche les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences, sans réserver le cas où les mêmes dépenses auraient eu tout à la fois pour objet la sauvegarde du navire et la prévention des dommages à l'environnement; qu'ayant constaté que la demande de remboursement des frais d'assistance concernant la préservation du navire, calculés conformément à la clause SCOPIC, ne relevait pas des exclusions de la police d'assurance corps du navire au titre des frais exposés pour la prévention des dommages à l'environnement, la cour d'appel ne pouvait écarter la garantie par le motif que ces frais, en même temps qu'ils avaient préservé le navire, avaient eu aussi pour objet et pour résultat d'éviter les dommages à l'environnement, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement, ce qui passait par des tentatives de sauver le navire, sans qu'il soit possible de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire; qu'en déboutant par ce motif le P. & I Club Shipowners de sa demande, la cour d'appel a violé l'article L.172-11 du code des assurances;

Alors en deuxième part que le juge saisi ne peut refuser d'évaluer le droit à garantie dont il a constaté l'existence en son principe en se fondant sur l'insuffisance des preuves fournies par les parties ; qu'il s'évince des constatations de l'arrêt que la demande de remboursement des frais concernant la préservation du navire ne relevait pas des exclusions de la police d'assurance corps du navire ; qu'il en résultait que la demande présentée par The Shipowners , fondée sur les dispositions de l'article 1-3° de la police d'assurance corps et tendant à voir condamner les assureurs corps à payer la somme de 6.391.757,36 USD représentant le montant des

sommes engagées pour préserver le navire, était fondée en son principe ; que pour débouter néanmoins The Shipowners de sa demande, la cour d'appel s'est bornée à relever que les éléments produits, en particulier le rapport de M. Aggersbury, commissaire répartiteur, ne permettent pas de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire et démontrent au contraire que les dépenses ne peuvent être distinguées, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement ce qui passait par des tentatives de sauver le bateau ; qu'en refusant par ces motifs d'évaluer le droit à garantie de la société The Shipowners à l'égard des assureurs corps, droit à garantie dont elle avait constaté préalablement l'existence en son principe, la cour d'appel a violé l'article 4 du code civil;

Alors, en troisième part, que dans son rapport d'expertise déposé le 16 avril 2009, M. Aggersbury a relevé que « la récupération des soutes à bord du « Mary Voyageur » était terminée le 6 août 2007. Le travail a continué sur les bases de Scopic pour préparer les opérations de redressement et autres travaux de préservation. Le travail s'est poursuivi jusqu'à ce que les armateurs du navire terminent Scopic, c'est-à-dire le 4 septembre 2007. Le 5 septembre, Smit a mis fin au contrat. Le transfert des polluants du « Mary Voyageur » s'est terminé le 11 septembre 2007 » ; que l'expert procédait alors à une séparation des coûts « jusqu'au 6 août 2007 comme étant les coûts engagés pour la prévention de la pollution et les coûts à partir du 7 août 2007 comme étant « Sue and Labour » ou les coûts de préservation, en tenant expressément compte du chevauchement inévitable entre les deux périodes, les travaux de préservation ayant été engagés avant le 6 août 2007 étant communs aussi bien à la prévention de la pollution et à la préservation du navire » ; qu'au regard de ce critère chronologique, l'expert avait procédé à la répartition des coûts à partir du 7 août 2007 jusqu'à la fin du contrat, en fonction des éléments figurant dans la feuille de calcul de la société Smit Salvage et des rapports journaliers du « Salvage Master » après avoir pris soin de relever qu'il convenait de tenir compte également du chevauchement inéluctable des opérations dans le temps ; qu'en énonçant que l'expert avait indiqué que « les coûts exposés pour la prévention de la pollution dont le transfert des soutes polluées a été effectué plusieurs jours après la dénonciation de la Scopic » et que son rapport ne permet pas davantage de distinguer les dépenses liées aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement de celles ayant eu pour objet de préserver le navire et démontre au contraire que « les dépenses ne peuvent être distinguées, les efforts de l'assistant et les moyens qu'il a mis en oeuvre ayant poursuivi de façon simultanée les mêmes buts, qui étaient de préserver l'environnement ce qui passait par des tentatives de sauver le bateau », alors même que cette distinction avait été opérée par l'expert et chiffrée, d'une part, à

3.116.782,66 USD (+ 42.161,67 euros) pour la catégorie « prévention de la pollution » et, d'autre part, à 6.391.757,36 USD (+ 86.463,25 euros) pour la catégorie « dépenses raisonnables pour préserver le navire », la cour d'appel a dénaturé le rapport d'expertise de M. Aggersbury en date du 16 avril 2009 et a violé l'article 1134 du code civil;

Alors, en quatrième part, que dans ses conclusions d'appel The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association faisait valoir que le contrat de sauvetage avait été conclu sur la base d'une « Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement » (LOF) qui est le contrat type de sauvetage établi par les Lloyd's; que le groupe Eyssautier qui était aussi bien le courtier pour l'assurance-corps que pour l'assurance P and I avait reçu les rapports journaliers de sauvetage décrivant la réalité des dépenses effectuées, sur la base desquelles l'expert Aggersbury a procédé ensuite à la quantification respective des coûts relatifs aux opérations de dépollution et de sauvegarde de l'environnement et de ceux ayant pour objet de préserver la navire; que les assureurs-corps n'avaient émis aucune contestation; qu'ils n'avaient pas plus contesté le rapport du SCR indiquant qu'à la date du 14 août 2007 l'estimation des coûts Scopic s'élevait à la somme de 6.443.338 USD ; que ces documents ayant servi de base au travail de M. Aggersbury, les assureurs-corps ne pouvaient ensuite contester les sommes réparties distributivement par l'expert après avoir tenu compte du nécessaire chevauchement chronologique des opérations susdécrites ; qu'en ne répondant pas à ce moyen déterminant, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile;

Alors, en cinquième part, que dans ses conclusions d'appel The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association faisait valoir que lorsque l'assistant déclare la clause Scopic, le P and I Club désigne un « SCR » (Special Casualty Representative) [commissaire-répartiteur] approuvé par le « SCR Committee of Lloyd's », chargé de suivre les opérations d'assistance ; qu'il s'agit d'un expert indépendant ayant pour mission de protéger les intérêts de toutes les parties ; que les assureurs corps sont donc protégés par la désignation du « SCR » puisque l'indemnité qu'ils devront régler sera fondée sur le montant des sommes approuvées par celui-ci ; qu'en conséquence, les assureurs corps, étaient tenus de garantir la somme de 128.624,92 euros retenue par l'expert Aggersbury au titre des « coûts SCR » ; qu'en ne répondant pas à ce moyen la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.