

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS**CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :**

Cass. com., 17 févr. 2021, n° 18-24.729, F-D, *bjda.fr* 2021, n° 74, note R. Bigot

**Naufrage, intervention du chantier naval, yacht immobilisé
et indemnisation de l'armateur**

Cass. com., 17 févr. 2021, n° 18-24.729, F-D

Mise en œuvre assurance RC professionnelle d'une société de réparation de moteurs de bateaux – Moteurs d'un navire défectueux après réparation – Indemnisation préjudice de jouissance après immobilisation du navire

Les juges du fond apprécient souverainement, sans être tenus d'en préciser les différents éléments, le montant du préjudice de jouissance subi par l'armateur, à raison de l'immobilisation de son yacht, à vocation commerciale, même peu loué, dont elle a justifié l'existence néanmoins. En revanche, la cour d'appel ne satisfait pas aux exigences légales en ne répondant aux conclusions de l'armateur, qui soutenait que l'endommagement des moteurs était imputable au chantier naval qui avait été chargé de leur entretien depuis 2007 et qui, dans l'exécution de son obligation d'entretien, avait commis des fautes tenant, notamment, à l'emploi d'un liquide de refroidissement inapproprié ayant provoqué leur détérioration et la fente des culasses ainsi qu'à un défaut d'information sur les conséquences de l'abandon en l'état des moteurs après le naufrage.

En juillet 2009, une société de réparation et maintenance navale (ci-après le chantier naval), couvert par une société d'assurance, a effectué des travaux de réparation sur le moteur bâbord d'un yacht, lui-même bénéficiant d'une garantie auprès d'une autre entreprise d'assurance, et appartenant à une société (ci-après l'armateur). Ce moteur ayant été partiellement immergé le 11 septembre 2009, l'armateur et son assureur ainsi que ses actionnaires ont assigné la société de réparation en indemnisation de leur préjudice.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a condamné *in solidum* le chantier naval, et son assureur, à payer à l'armateur la somme de 10 000 euros au titre du préjudice de jouissance liée à l'immobilisation du yacht le rendant impropre à la location¹. La société propriétaire du yacht a par ailleurs été déboutée de sa demande en condamnation du chantier naval et de son assureur à lui payer la somme de 187 651,20 euros au titre de la remise en état des moteurs et de l'électronique de propulsion.

Parmi quatre moyens soulevés par l'armateur, la Cour de cassation a eu à se pencher plus sérieusement sur deux moyens qui nous intéressent davantage dans cette revue. L'un lui a permis de rappeler, dans un arrêt rendu par la chambre commerciale le 17 février 2020, l'appréciation souveraine des juges du fond quant au préjudice de jouissance après

¹ CA Aix-en-Provence, 20 sept. 2018.

immobilisation d'un navire (I), l'autre la sanction du défaut de réponse à conclusions, à savoir la réponse impérative à un moyen pertinent soulevé en appel et non examiné par juridiction du fond, en l'espèce l'imputabilité au chantier naval de l'endommagement des moteurs du yacht (II).

I) L'appréciation souveraine du préjudice de jouissance après immobilisation du yacht

La société propriétaire du yacht et ses actionnaires ont réalisé un pourvoi en cassation et ont reproché à l'arrêt d'avoir réduit la compensation à cette seule somme tout d'abord. Les demandeurs ont pourvoi ont ainsi soutenu que « le principe de la réparation intégrale du préjudice suppose que la victime soit replacée dans la situation qui aurait été la sienne si elle n'avait pas subi le dommage, sans perte et sans profit ; qu'en l'espèce, en limitant la réparation du préjudice de jouissance de la société [propriétaire du yacht] à la perte de location du navire sans rechercher, comme cela lui était demandé, si elle n'avait pas subi une perte de jouissance du yacht dès lors qu'il n'avait pas pu être utilisé, du fait de son immobilisation de septembre 2009 à 2016, la cour d'appel a entaché sa décision d'un défaut de base légale au regard du principe de la réparation intégrale du préjudice et de l'ancien article 1147 du code civil, devenu l'article 1231-1 du code civil ».

L'armateur a également soutenu que tous les éléments de preuve n'avaient pas été examinés et que, « pour justifier de l'étendue du préjudice découlant pour la société [propriétaire] de la privation de jouissance du navire, l'exposante avait régulièrement versé aux débats un arrêt de la cour d'appel de Paris du 5 novembre 1999 ainsi que des annonces de locations de navires ; qu'en fixant à la seule somme de 10 000 euros l'indemnisation du préjudice de jouissance de la société [propriétaire du yacht], sans s'expliquer sur ces éléments de preuve régulièrement versés aux débats et soumis à son examen, la cour d'appel a méconnu les exigences posées à l'article 455 du code de procédure civile ».

Par un arrêt du 17 février 2021, la chambre commerciale de la Cour de cassation retient que le moyen n'est pas fondé. À ce titre, la Haute Cour décide qu'« ayant relevé que même si le navire, à vocation commerciale, était peu loué, la société [propriétaire du yacht] avait subi pendant l'immobilisation de celui-ci un préjudice de jouissance, la cour d'appel, qui n'a pas méconnu l'objet du litige et a procédé à la recherche invoquée par la première branche, a apprécié souverainement le montant de ce préjudice, dont elle a justifié l'existence par l'évaluation qu'elle en a faite, sans être tenue d'en préciser les différents éléments »².

Sur mer, une avarie peut vite survenir à la suite de réparations mal effectuées par un chantier naval. Dans ce cas, l'armateur, de même que « l'acquéreur jouit de tous les droits et actions attachés à la chose qui appartenait à son auteur et dispose contre le réparateur de cette chose d'une action directe contractuelle fondée sur l'inexécution d'une obligation »³.

Néanmoins, en ce qui concerne l'évaluation des dommages, le principe de réparation intégrale peut être source de discussion, *a fortiori* lorsqu'il est confronté aux mécanismes de

² Cass. com., 17 févr. 2020, n° 18-24.729, F-D, point 3.

³ Cass. 1^{ère} civ., 26 mai 1999, n° 97-14.879 ; CA Aix-en-Provence, Ch. 3-1, 2 mai 2019, n° 2019/164, Le Droit Maritime Français, n° 816, 1^{er} septembre 2019.

l'assurance⁴ voire ceux plus spécifiques de l'assurance maritime⁵. S'agissant de l'assurance des dommages au navire, fréquemment dénommée « assurance multirisques bateau de plaisance » ou encore « assurance corps de navire », elle est « une assurance de choses facultative qui a essentiellement pour objet de couvrir le plaisancier contre deux risques principaux : le risque de perte ou d'avarie de son navire ; le risque de vol, total ou partiel »⁶. À ce titre, « si, à la suite d'un événement garanti, le bateau assuré est immobilisé dans un chantier pour que soient effectués les réparations nécessaires à sa remise en état, le contrat peut prévoir le remboursement, à hauteur d'un certain montant, des frais de location d'un bateau de remplacement »⁷. Du côté de l'assurance de responsabilité – ici du chantier naval –, « sont susceptibles d'être garantis les dommages corporels, matériels et immatériels (pertes pécuniaires consécutives à des dommages, comprises comme la perte d'un bénéfice attendu ou la privation de jouissance d'un droit ou d'un bien). Sont encore garantis les frais de justice ou dépens, les intérêts compensatoires (dommages-intérêts) ou moratoires (de retard) dans la limite des plafonds de garantie et du principe indemnitaire (réparation intégrale) »⁸.

Certes, en théorie, « le principe de réparation intégrale semble présenter les caractéristiques idéales pour assurer au mieux la fonction compensatoire de la responsabilité civile, au pire garantir sa fonction satisfaisante. En effet, par la souplesse qui le caractérise, il peut s'adapter à tout type de situation. Ce constat se fonde essentiellement sur les caractéristiques prétorienne du principe. Son application a donné lieu à l'officialisation de certaines règles, telles que l'appréciation souveraine des juges du fond, la prise en compte de toutes les conséquences directes du dommage ou encore l'évaluation du préjudice au moment du jugement. Ces règles permettent de moduler les différentes formes de réparation afin de garantir, sinon de tendre vers l'équivalence quantitative entre le préjudice subi et l'indemnisation octroyée »⁹.

L'appréciation *in concreto* du dommage est privilégiée, à l'instar de ce que préconisait le Professeur Dejean de la Bâtie, soulignant que « s'il est une notion à l'égard de laquelle l'appréciation abstraite semble [...] injustifiable, c'est bien celle de dommage. Le dommage est un fait, et un fait intrinsèquement mauvais. Comment donc pourrait-on songer à l'apprécier par référence à un modèle idéal ? »¹⁰. La Cour de cassation ne l'a pas démenti en jugeant que « l'étendue du préjudice est à retenir de manière concrète »¹¹, en espérant que son

⁴ D. Noguéro, *La réparation intégrale à l'épreuve de l'assurance*, *bjda.fr* 2019, n° 61.

⁵ Ph. Delebecque, « Les assurances maritimes », in R. Bigot et A. Cayol (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préf. D. Noguéro, Ellipses, 2020, p. 428 et s.

⁶ Cf. « L'assurance navigation de plaisance », in L. Grynbaum (dir.), *Assurances*, éd. L'Argus de l'assurance, coll. Droit & pratique, 7^e éd., 2020/2021, n° 4314.

⁷ « L'assurance navigation de plaisance », in L. Grynbaum (dir.), *op. cit.*, n° 6316.

⁸ R. Bigot, « Les assurances de responsabilité », in R. Bigot et A. Cayol (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préf. D. Noguéro, Ellipses, 2020, p. 260 et s., spéc. p. 262. – B. Beignier et S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, LGDJ, Lextenso, coll. Précis Domat, 2018, n°s 792 et s. – S. Abravanel-Jolly, *Droit des assurances*, Ellipses, 3^e éd., 2020, n°s 786 et s.

⁹ M.-S. Bondon, *Le principe de réparation intégrale du préjudice*, préface R. Cabrillac, th. Puam, 2020, n° 159.

¹⁰ N. Dejean de la Bâtie, *Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français*, préface H. Mazeaud, th. LGDJ, 1965, n° 337, p. 263.

¹¹ Cass. com., 9 juill. 1996, n° 94-16.829.

évaluation soit le plus longtemps possible tenue à l'écart d'une standardisation algorithmique¹².

Autrement dit, « l'appréciation *in concreto* ne peut être pleinement efficace que parce que l'évaluation du préjudice de la victime relève de l'appréciation souveraine des juges du fond¹³, c'est-à-dire une appréciation qui échappe au contrôle de la Cour de cassation¹⁴. Ce positionnement est tout à fait compréhensible puisque la Cour de cassation n'est pas un troisième degré de juridiction. Elle n'est pas un juge du fait, mais un juge du droit, elle n'est donc pas compétente pour trancher les questions relatives à l'appréciation factuelle de l'existence et de l'étendue d'un préjudice »¹⁵. Un préjudice de jouissance lié à l'immobilisation d'un bien, un yacht en l'espèce, n'échappe pas à la règle. On peut regretter néanmoins que les juges du fond ne soient pas tenus « d'en préciser les différents éléments »¹⁶. Pourtant, serait souhaitable un renforcement de la motivation au service du principe de la réparation intégrale¹⁷, plutôt qu'un désengorgement des tribunaux s'éloignant de la prise en compte de ce besoin de subjectivité et de motivation corrélative¹⁸.

Il est plus fréquent d'accorder une telle indemnité compensatrice pour un immeuble endommagé par un entrepreneur à l'origine de malfaçon devant être reprises¹⁹ ou pour les véhicules terrestres²⁰ dont l'immobilisation réelle a conduit à une privation de jouissance²¹. Il

¹² R. Bigot et E. Petitprez, « *Standard humain ou standardisation algorithmique de l'évaluation du dommage corporel ?* », sous Cass. civ. 3^e, 26 nov. 2020, FS-P+B+I, n° 19-17.824, Lexbase avocats n° 310 du 7 janv. 2021. – R. Bigot, « *DataJust alias Thémis.I.A. : les premiers pas officiels de l'intelligence artificielle dans les salles des pas perdus* », Lexbase Avocats n° 303 du 7 mai 2020.

¹³ Cass. 2^e civ., 26 nov. 1975, n° 74-12.957, Bull. civ. II, n° 316, p. 253 ; Cass. com., 15 nov. 1982, n° 81-12.656, Bull. civ. IV, n° 350 ; Cass. soc., 4 juin 1987, n° 84-45.536, Bull. civ. V, n° 357, p. 227 ; Cass. 3^e civ., 22 mai 1990, n° 88-15.664 ; Cass. com., 25 juin 2002, n° 99-19.121 ; Cass. 2^e civ., 21 avr. 2005, n° 04-06.023, Bull. civ. II, n° 112, p. 101 ; Cass. 2^e civ., 19 sept. 2013, n° 12-20.419 ; Cass. 2^e civ., 16 avr. 2015, n° 14-14.474 ; Cass. com., 22 mars 2017, n° 15-14.875.

¹⁴ Ph. Brun, *Responsabilité civile extracontractuelle*, LexisNexis, 5^e éd., 2018, n° 614, p. 423 ; Y. Chartier, *La réparation du préjudice dans la responsabilité civile*, Dalloz, 1983, n° 509, p. 626 ; G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil : les effets de la responsabilité civile*, LGDJ, 4^e éd., 2017, n° 126, p. 177 ; P. Jourdain, « *De quelques manifestations du contrôle de la Cour de cassation sur l'appréciation du préjudice* », RTD. civ. 1991, p. 121.

¹⁵ A. Mure, *L'évolution du préjudice de la victime en droit de la responsabilité civile*, dir. S. Fournier, th. Université Grenoble-Alpes, 2019, n° 185.

¹⁶ Cass. com., 17 févr. 2020, n° 18-24.729, F-D, point 3.

¹⁷ M.-S. Bondon, *Le principe de réparation intégrale du préjudice*, préface R. Cabrillac, th. Puam, 2020, n° 322 : « Contraindre les juges du fond à expliciter toutes les circonstances de fait qui ont orienté la détermination et l'évaluation des préjudices permettrait à la Cour de cassation de vérifier plus aisément le respect du principe de réparation intégrale ».

¹⁸ S. Pellet, « *Libres propos (optimistes) sur la Cour de cassation* », LPA, 29 mars 2017, n° 125c6, p. 7. – Adde B. Haftel et L. Mayer, « *Pour un accès démocratique à la Cour de cassation* », D. 2018, p. 1653.

¹⁹ Cass. 3^e civ., 25 oct. 1976, n° 75-11.606, Bull. civ. III, n° 367.

²⁰ L. Ray, « *Les conditions pour indemniser l'indisponibilité d'un véhicule* », L'Argus de l'assurance, 1 sept. 2013 : « L'immobilisation est le préjudice subi par le détenteur d'un véhicule s'en trouvant privé par le fait d'un tiers. Il est supporté par son propriétaire, voire par une autre personne qui en avait l'usage (Cass. crim., 21 janv. 1998, n° 97-80.506). Elle peut résulter d'un sinistre automobile (accident, vol, etc.), d'une panne ou d'un vice du véhicule engageant une responsabilité, assurée ou non, d'un conducteur, d'un garagiste ou d'un vendeur ».

existe des inégalités de traitement des préjudices²² mais aussi à propos de ce seul préjudice de jouissance. Le remboursement du prix de location du véhicule pendant la période d'immobilisation a pu être considérée comme la réparation la plus appropriée²³, dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser en principe la durée normale de sa remise en état²⁴. Il a ainsi été relevé qu'il « appartient au juge d'apprécier la réclamation et d'arbitrer la dérive inflationniste de certains lésés ou de prestataires proposant des véhicules de remplacement à la suite d'un accident. Il est évident que la personne lésée ne peut pas, sur la même période, cumuler des indemnités de nature différente, mais destinées à réparer l'indisponibilité du véhicule (indemnité forfaitaire de privation de jouissance et location de voiture, par exemple). Des difficultés surviennent lorsque le lésé, après avoir supporté l'indisponibilité de son véhicule, en prend un autre en location : chacune des périodes doit être isolée pour être indemnisée de façon pertinente »²⁵. Le préjudice d'immobilisation devrait encore être distingué de celui de la perte d'exploitation en lien avec la privation d'un revenu²⁶.

²¹ Cass. civ. 31 mars 1965, D. 1965. Somm. 111 – Cass. 3^e civ., 25 oct. 1976, n° 75-11.606, Bull. civ. III, n° 367 ; JCP 1976. IV. 375 – Cass. 2^e civ., 8 juill. 1987, n° 85-14.052, Bull. civ. II, n° 152 – CA Amiens, 23 janv. 2004, RG n° 02/04590.

²² X. Pradel, *Le préjudice dans le droit civil de la responsabilité*, avant-propos J.-L. Baudouin et P. Deslauriers, préface P. Jourdain, th. LGDJ, 2004, n°s 238 et s.

²³ T. com. Paris, 30 nov. 1983, RJ com. 84. 104, obs. Ph. le Tourneau. – *Adde* Ph. le Tourneau et a., *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz action 2021, n° 2321.132.

²⁴ CA Aix-en-Provence, 16 févr. 1976, D. 1977. IR 107. – Comp. L. Ray, *op. cit.* : « Le paramètre déterminant du montant de ce préjudice est la durée pendant laquelle il est subi, celle-ci pouvant se révéler très longue si une expertise judiciaire est nécessaire à l'établissement d'un vice ou d'une malfaçon. Il commence le jour de l'immobilisation du véhicule et se termine lors de la réception des travaux ou de son remplacement. En pratique, l'évaluation de cette durée est retenue par l'expert (celle justifiée par les constatations contradictoires et la réparation ; Cass. civ. 2^{ème}, 8 juillet 1987, n° 85-14.052). En matière assurantielle, elle se limite au temps nécessaire à la remise en état (immobilisation technique). Les juges ont à apprécier la juste réparation du dommage et ne peuvent identifier le préjudice sans le chiffrer (Cass. 2^e civ., 12 mai 2010, n° 09-66.728) ».

²⁵ L. Ray, *op. cit.* : « Ce préjudice personnel est réparable, moyennant une indemnité journalière très diversement chiffrée selon les cas, et souvent carrément omise. Le guide d'indemnisation publié en octobre 2008 par le Bureau central français préconisait un forfait de 10 € par jour sans tenir compte de l'usage et 20 € pour les camping-cars avec un maximum de dix jours. Il semble qu'au niveau national, cette préconisation ait été négligée et les réclamations se situent plutôt autour de 20 € ; la location d'un véhicule de remplacement, ce qui permet d'asseoir la réclamation sur une facture de location hors carburant (le demandeur doit prouver qu'il l'a réglée ; Cass. 2^e civ., 18 févr. 2010, n° 09-65.817). Certains assureurs arguent de l'absence d'usage du véhicule immobilisé pour appliquer à la facture un abattement de 25 %, ce que les tribunaux ne valident pas (CA Bastia, civ., 11 janvier 2012, n° 10/00594). La location doit porter sur un véhicule de même nature et de même gamme que celui immobilisé sous peine de se voir appliquer un coût moindre de celui exposé (calcul effectué y compris rachat de franchise et kilométrage supplémentaire : CA Toulouse, 3^e ch., 1, 24 mai 2011, n° 10/00498). Il appartient au juge d'apprécier la réclamation et d'arbitrer la dérive inflationniste de certains lésés ou de prestataires proposant des véhicules de remplacement à la suite d'un accident. Aucune indemnisation n'est due au propriétaire s'il a obtenu un véhicule de remplacement à titre gratuit de la part de son assureur ou du garage, l'assureur disposant éventuellement d'un recours subrogatoire (C. assur., art. L. 121-12) ; des frais de taxi attestés par un justificatif (CA Paris, 25^e ch. A, 29 février 2008, n° 06/08568) ; si sa durée a été particulièrement longue, des frais de remise à la route, car un véhicule longtemps immobilisé ne peut être remis en circulation qu'après avoir fait l'objet d'une révision, dont le coût doit être validé par un expert (par exemple, 2 000 € à la suite d'une immobilisation de cinq années, CA Pau, 1^{re} ch. civ., 11 octobre 2006, n° 04/01111). Ce préjudice est à considérer comme annexe à l'immobilisation ».

²⁶ L. Ray, *op. cit.* : « Celle-ci peut faire l'objet d'une réclamation lorsque le véhicule est directement générateur d'un chiffre d'affaires, ce qui survient notamment dans le cas des véhicules de marché, des « camions pizza » ou des camionnettes ateliers. Il faut alors adopter une démarche comptable de perte d'exploitation pour chiffrer, sur la base de l'antérieur, la perte de marge brute, c'est-à-dire la différence entre le chiffre d'affaires probable et les

Dans tous les cas, la victime, par exemple le propriétaire d'un catamaran destiné au transport de passagers et équipé de deux moteurs atteints de dysfonctionnements irréparables, n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable²⁷.

Par ailleurs, dans l'affaire sous commentaire, l'armateur devrait bénéficier de la sanction du défaut de réponse à ses conclusions dans l'arrêt d'appel, à savoir l'examen obligatoire de l'imputabilité de l'endommagement des moteurs de son yacht.

II) La sanction du défaut de réponse à conclusions : l'examen obligatoire de l'imputabilité de l'endommagement des moteurs du yacht

Si l'on met à part les controverses doctrinales relatives à l'imputabilité²⁸, cette dernière connaît un particularisme partiel en présence d'une personne morale²⁹, comme en l'espèce une société de réparation et maintenance navale. En d'autres termes, « il existe une exigence de rattachement de l'acte ou du comportement générateur du dommage à l'activité de la personne responsable. Mais cette condition, qui est désignée parfois également par l'expression « imputabilité », se rapporte en réalité à la causalité. Elle présente, pour les personnes morales, un certain particularisme. En effet, celles-ci ne peuvent en principe agir, et donc commettre des fautes, que par l'intermédiaire de personnes physiques qui sont soit des préposés, soit des représentants ou organes sociaux, même si ces personnes n'ont pas à être nommément désignées »³⁰.

En l'espèce, l'armateur a reproché à l'arrêt de le débouter de sa demande en condamnation du chantier naval et de son assureur à lui payer la somme de 187 651,20 euros au titre de la remise en état des moteurs et de l'électronique de propulsion.

À ce titre, l'armateur a tout d'abord rappelé que dans ses écritures d'appel il « faisait valoir que la société [de maintenance navale], chargée depuis 2007 de l'entretien du navire et de ses moteurs, était en toute hypothèse responsable des conséquences des erreurs commises à l'occasion de cet entretien, à l'origine de la destruction des moteurs, indépendamment du sinistre litigieux ». Selon lui, la cour d'appel, « qui n'a pas répondu à ce chef pertinent des écritures d'appel de la société exposante a par là-même, quel qu'en ait été le mérite, entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ». L'armateur a ensuite reproché au chantier naval « d'avoir introduit dans les moteurs un liquide de refroidissement inapproprié, à l'origine de leur

charges variables correspondantes. Les conséquences économiques de la privation du véhicule étant palliées, l'indemnisation de ce préjudice écarte celui de l'immobilisation, au moins sur la même période ».

²⁷ Cass. com., 23 sept. 2020, n° 15-28.898 : à propos d'un catamaran, la Cour de cassation a jugé, au visa des articles 1641 et 1645 du Code civil relatifs à la garantie des vices cachés, ainsi que du principe général du droit de la responsabilité civile obligeant à la réparation intégrale du préjudice, qu'il « résulte de ces textes et principe (la règle selon laquelle) l'acheteur peut exercer à l'encontre du vendeur professionnel une action indemnitaire autonome à raison des vices cachés de la chose vendue et que l'auteur d'un dommage doit en réparer toutes les conséquences ».

²⁸ G. Viney, P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, LGDJ, EJA 3^e éd., 2006, n°s 442 et s.

²⁹ G. Viney, P. Jourdain, *op. cit.*, LGDJ, EJA 3^e éd., 2006, n° 444-2.

³⁰ *Ibid.*

destruction », la cour d'appel n'ayant pas plus répondu « à ce chef pertinent des écritures d'appel » et aurait par là-même, « quel qu'en ait été le mérite, entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ». L'armateur a enfin soutenu que le chantier naval a manqué « à ses obligations d'entretien et de conseil, en s'abstenant de procéder à la remise en état des moteurs ou du moins en ne la mettant pas en garde sur les conséquences de l'abandon des moteurs après le sinistre », dernier chef de ses écritures d'appel auxquelles la cour d'appel n'aurait pas davantage répondu, ce qui aurait « entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ».

Dans son arrêt du 17 février 2021, la chambre commerciale a rappelé le principe posé par l'article 455 du code de procédure civile selon lequel tout jugement doit être motivé. Le défaut de réponse aux conclusions constitue un défaut de motifs³¹.

La Haute juridiction a ensuite relevé que pour rejeter la demande de l'armateur « en réparation du préjudice résultant de la remise en état des moteurs, l'arrêt retient que « le bon entretien des moteurs n'est pas démontré par [l'armateur] ni le lien entre le sinistre et leurs problèmes »³².

Les magistrats du quai de l'horloge ont enfin jugé qu'« en statuant ainsi, sans répondre aux conclusions de [l'armateur], qui soutenait que l'endommagement des moteurs était imputable à la société [de maintenance navale] qui avait été chargée de leur entretien depuis 2007 et qui, dans l'exécution de son obligation d'entretien, avait commis des fautes tenant, notamment, à l'emploi d'un liquide de refroidissement inapproprié ayant provoqué leur détérioration et la fente des culasses ainsi qu'à un défaut d'information sur les conséquences de l'abandon en l'état des moteurs après le naufrage, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences du texte susvisé »³³.

La cassation a ainsi été prononcée sur ce point. La demande en paiement d'une certaine somme au titre des frais de remise en état des moteurs avancés par l'armateur devrait dès lors être examinée devant la cour de renvoi. Mais la victime devra attendre encore quelques années avant d'être fixée. Après avoir subié un premier naufrage maritime, elle connaîtra aussi le naufrage de la célérité de la justice...

Rodolphe Bigot,

Maître de conférences en droit privé,
UFR de Droit, Le Mans Université
Membre du Thémis-UM et Ceprisca

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 20 septembre 2018), en juillet 2009, la société Boule services mécaniques (la société BSM), assurée par la société Axa France IARD (la société Axa), a

³¹ Cass. com., 17 févr. 2020, n° 18-24.729, F-D, point 10.

³² Cass. com., 17 févr. 2020, n° 18-24.729, F-D, point 11.

³³ Cass. com., 17 févr. 2020, n° 18-24.729, F-D, point 12.

effectué des travaux de réparation sur le moteur bâbord du navire « [...] », assuré auprès de la société Concorde, aux droits de laquelle est venue la société Generali, et appartenant à la société Icton, dont le capital est détenu par deux sociétés, dont les actionnaires sont M. D... et M. I... Ce moteur ayant été partiellement immergé le 11 septembre 2009, les sociétés Icton et Generali ainsi que M. D... et M. I... ont assigné la société BSM en indemnisation de leur préjudice. M. D... et M. I..., qui s'étaient désistés de l'instance devant le tribunal de commerce, sont intervenus volontairement en cause d'appel.

Examen des moyens

Sur le quatrième moyen

Énoncé du moyen

2. La société Icton, M. D... et M. I... font grief à l'arrêt de condamner in solidum la société BSM et la société Axa à payer à la société Icton la seule somme de 10 000 euros au titre du préjudice de jouissance, alors :

« 1°/ que le principe de la réparation intégrale du préjudice suppose que la victime soit replacée dans la situation qui aurait été la sienne si elle n'avait pas subi le dommage, sans perte et sans profit ; qu'en l'espèce, en limitant la réparation du préjudice de jouissance de la société Icton à la perte de location du navire sans rechercher, comme cela lui était demandé, si elle n'avait pas subi une perte de jouissance du yacht dès lors qu'il n'avait pas pu être utilisé, du fait de son immobilisation de septembre 2009 à 2016, la cour d'appel a entaché sa décision d'un défaut de base légale au regard du principe de la réparation intégrale du préjudice et de l'ancien article 1147 du code civil, devenu l'article 1231-1 du code civil ;

2°/ que le juge ne peut pas dénaturer les termes du litige dont il est saisi ; qu'en chiffrant le préjudice de jouissance de la société Icton à la seule somme de 10 000 euros dans la mesure où le navire aurait été peu loué quand aucune des parties ne soutenait que l'exposante avait loué le navire, la cour d'appel a méconnu les termes du litige en violation des articles 4 et 5 du code de procédure civile ;

3°/ que les juges ne peuvent accueillir ou rejeter les demandes dont ils sont saisis sans examiner tous les éléments de preuve qui leur sont fournis par les parties au soutien de leurs prétentions ; que, pour justifier de l'étendue du préjudice découlant pour la société Icton de la privation de jouissance du navire, l'exposante avait régulièrement versé aux débats un arrêt de la cour d'appel de Paris du 5 novembre 1999 ainsi que des annonces de locations de navires ; qu'en fixant à la seule somme de 10 000 euros l'indemnisation du préjudice de jouissance de la société Icton, sans s'expliquer sur ces éléments de preuve régulièrement versés aux débats et soumis à son examen, la cour d'appel a méconnu les exigences posées à l'article 455 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

3. Ayant relevé que même si le navire, à vocation commerciale, était peu loué, la société Icton avait subi pendant l'immobilisation de celui-ci un préjudice de jouissance, la cour d'appel, qui n'a pas méconnu l'objet du litige et a procédé à la recherche invoquée par la première branche, a apprécié souverainement le montant de ce préjudice, dont elle a justifié l'existence par l'évaluation qu'elle en a faite, sans être tenue d'en préciser les différents éléments.

4. Le moyen n'est donc pas fondé.

Et sur le premier moyen

Énoncé du moyen

5. La société Icton, M. D... et M. I... font grief à l'arrêt de juger irrecevables les interventions de M. D... et M. I... en cause d'appel, alors :

« 1°/ que peuvent intervenir en cause d'appel les personnes qui n'ont pas été parties en première instance ; que le désistement de l'instance emporte extinction de l'instance et anéantissement rétroactif de tous les actes de procédure accomplis au cours de l'instance, y compris la demande initiale ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté que M. D... et M. I... s'étaient désistés de l'instance qu'ils avaient engagée devant les premiers juges, ainsi qu'acté par le jugement du 16 octobre 2015, ce dont il résultait que leur demande initiale avait été rétroactivement anéantie, qu'ils devaient être considérés

comme n'ayant jamais eu la qualité de partie en première instance et autorisés à intervenir en cause d'appel ; qu'en retenant, pour déclarer irrecevables les interventions volontaires en cause d'appel de M. D... et M. I..., qu'ils avaient été parties à la procédure de première instance, la cour d'appel n'a pas déduit les conséquences légales de ses constatations et a violé l'article 398 du code de procédure civile, ensemble l'article 554 du code de procédure civile ;

2°/ que peuvent intervenir en cause d'appel, les personnes qui ont figuré en première instance en une autre qualité ; qu'en retenant, pour déclarer les interventions volontaires de M. D... et M. I... irrecevables, qu'ils avaient été parties en première instance sans rechercher, comme cela lui était demandé, si leurs interventions n'étaient pas recevables dès lors qu'ils intervenaient en appel en une qualité différente qu'en première instance, à savoir en leur qualité d'actionnaires et propriétaires de la société Iceton et non plus d'assurés, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 554 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

6. M. D... et M. I... sont intervenus volontairement en cause d'appel afin que, dans l'hypothèse où il ne serait pas fait droit à la demande de la société Iceton en réparation de son préjudice de jouissance résultant de l'immobilisation du navire, il soit constaté qu'ils avaient personnellement subi ce préjudice de jouissance et que les sociétés BSM et Axa soient condamnées à leur payer une certaine somme à titre de dommages-intérêts.

7. La cour d'appel ayant condamné les sociétés BSM et Axa à payer à la société Iceton une certaine somme en réparation du préjudice de jouissance subi par l'immobilisation du navire et le moyen critiquant ce chef du dispositif étant rejeté, la demande formée par M. D... et M. I..., à titre subsidiaire, est devenue sans objet, de sorte qu'ils ne justifient pas d'un intérêt à critiquer le chef du dispositif prononçant l'irrecevabilité de leur intervention volontaire.

8. Le moyen est donc irrecevable.

Mais sur le deuxième moyen, pris en ses deuxième, troisième et quatrième branches

Énoncé du moyen

9. La société Iceton, M. D... et M. I... font grief à l'arrêt de débouter la société Iceton de sa demande en condamnation des sociétés BSM et Axa à lui payer la somme de 187 651,20 euros au titre de la remise en état des moteurs et de l'électronique de propulsion, alors :

« 2°/ que la société Iceton, dans ses écritures d'appel faisait valoir que la société BSM, chargée depuis 2007 de l'entretien du navire et de ses moteurs, était en toute hypothèse responsable des conséquences des erreurs commises à l'occasion de cet entretien, à l'origine de la destruction des moteurs, indépendamment du sinistre litigieux ; que la cour d'appel qui n'a pas répondu à ce chef pertinent des écritures d'appel de la société exposante a par là-même, quel qu'en ait été le mérite, entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

3°/ que la société Iceton reprochait également à la société BSM d'avoir introduit dans les moteurs un liquide de refroidissement inapproprié, à l'origine de leur destruction ; que la cour d'appel qui n'a pas plus répondu à ce chef pertinent des écritures d'appel de la société exposante a par là-même, quel qu'en ait été le mérite, entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ que la société Iceton reprochait également à la société BSM d'avoir manqué à ses obligations d'entretien et de conseil, en s'abstenant de procéder à la remise en état des moteurs ou du moins en ne la mettant pas en garde sur les conséquences de l'abandon des moteurs après le sinistre ; que la cour d'appel qui n'a pas plus répondu à ce chef pertinent des écritures d'appel de la société exposante a par là-même, quel qu'en ait été le mérite, entaché son arrêt d'un défaut de réponse à conclusions et l'a privé de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 455 du code de procédure civile :

10. Selon ce texte, tout jugement doit être motivé. Le défaut de réponse aux conclusions constitue un défaut de motifs.

11. Pour rejeter la demande de la société Icetone en réparation du préjudice résultant de la remise en état des moteurs, l'arrêt retient que « le bon entretien des moteurs n'est pas démontré par la société Icetone ni le lien entre le sinistre et leurs problèmes. »

12. En statuant ainsi, sans répondre aux conclusions de la société Icetone, qui soutenait que l'endommagement des moteurs était imputable à la société BSM qui avait été chargée de leur entretien depuis 2007 et qui, dans l'exécution de son obligation d'entretien, avait commis des fautes tenant, notamment, à l'emploi d'un liquide de refroidissement inapproprié ayant provoqué leur détérioration et la fente des culasses ainsi qu'à un défaut d'information sur les conséquences de l'abandon en l'état des moteurs après le naufrage, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences du texte susvisé.

Portée et conséquences de la cassation

Vu l'article 624 du code de procédure civile :

13. La cassation prononcée sur le deuxième moyen du chef du rejet de la demande en paiement d'une certaine somme au titre des frais de remise en état des moteurs entraîne, par voie de conséquence, la cassation de la disposition critiquée par le troisième qui, rejetant, au même motif, la demande en paiement d'une certaine somme au titre des frais avancés par la société Icetone, concernant notamment les moteurs, s'y rattache par un lien de dépendance nécessaire.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs, la Cour :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce que, confirmant le jugement, il déboute la société Icetone de sa demande de remise en état des moteurs et de sa demande de remboursement pour frais avancés, l'arrêt rendu le 20 septembre 2018, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ...