

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. com., 14 déc. 2022, n° 21-16785, F-B, *bjda.fr* 2023, n° 85, note N. Bonnardel

**Assurance maritime : la responsabilité pour abordage n'est pas
dépendante de l'amarrage du navire**

Cass. com., 14 déc. 2022, n° 21-16785, F-B

**Assurance maritime – Abordage – Responsabilité – Absence de condition d'amarrage du navire
impliqué – Exigence d'une faute prouvée – Exclusion de la responsabilité du fait des choses.**

En application de l'article L. 5131-1 du Code des transports, l'abordage est caractérisé par un choc intervenu entre deux navires ou entre un navire et un bateau, peu important qu'ils soient ou non amarrés au moment du fait dommageable.

Les dommages résultant d'un abordage ne peuvent être réparés que sur le fondement des dispositions de l'article L. 5131-3 et s. du Code des transports, à l'exclusion du régime de responsabilité du fait des choses.

1. – L'abordage constitue historiquement, avec l'assistance et l'avarie commune, l'un des principaux événements de mer pouvant être subis par un navire en cours de navigation. Il est caractérisé, en principe, dès lors qu'un choc est intervenu entre deux navires ou entre un navire et un bateau¹. En raison des avancées technologiques, le nombre d'abordages a certes diminué de nos jours, les navires modernes offrant désormais une meilleure maniabilité et la possibilité de réaliser des manœuvres d'urgence. Cependant, l'intensité de ce risque lorsqu'il se réalise s'est, au contraire, considérablement accrue au regard de la vitesse pouvant être atteinte par un navire moderne et de la gravité des dégâts matériels pouvant en résulter². En pratique, le risque d'abordage est toutefois généralement couvert par une assurance sur corps ou de responsabilité civile³, ce qui permet d'en mutualiser les conséquences.

Fondamentale d'un point de vue assurantiel, la qualification d'abordage l'est tout autant sur le terrain de la responsabilité civile, un régime spécial et exclusif étant applicable en cas de heurt entre deux navires⁴. Si le champ d'application de la responsabilité pour abordage ne suscite

¹ Art. L. 5131-1 et s. C. transp.

² Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, 14^{ème} éd., n° 969, p. 789.

³ Art. L. 172-11 du code des assurances : « L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure ». On rappellera, à cet égard, que la Cour de cassation a jugé que l'assurance sur corps n'était pas une assurance de responsabilité civile mais de chose (Civ. 1^{ère}, 17 mai 2017, n° 16-17.327, B. ; DMF 2017, n° 796, obs. Ph. Delebecque).

⁴ Art. L. 5131-3 et s. C. transp.

habituellement aucune difficulté particulière, tel n'était pas le cas dans l'affaire référencée dans laquelle un contentieux s'est noué sur cette question.

2. – Dans les faits, à la suite d'importantes rafales de vent, une vedette amarrée dans un port a été endommagée par des mouvements de gîte⁵ du voilier voisin dont une amarre avait rompu. Le propriétaire de la vedette endommagée a agi en réparation des dégâts matériels à l'encontre des propriétaires du voilier et de leur assureur de responsabilité. Une cour d'appel a accueilli cette demande non pas sur le fondement de la responsabilité pour faute en cas d'abordage prévue à l'article L. 5131-3 du Code des transports, mais sur celui de la responsabilité objective du fait des choses prévu à l'article 1384 du Code civil, dans sa rédaction antérieure à l'Ordonnance du 10 février 2016⁶. Au soutien de cette décision, les juges du fond ont considéré que le régime de la responsabilité pour abordage était en l'occurrence inapplicable au motif que les deux navires s'étaient heurtés tandis qu'ils étaient amarrés au port.

En statuant de la sorte, la cour d'appel avait manifestement procédé à une application erronée de l'article L. 5131-1 du Code des transports. Le premier alinéa de cet article prévoit, en effet, que « les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'abordage survenu entre navires, y compris les navires de guerre, ou entre de tels navires et bateaux ». Le second alinéa dispose ensuite que doit être « assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant, y compris les drones maritimes, non amarré à poste fixe »⁷. En d'autres termes, la condition d'absence d'amarrage prévue par le second alinéa ne concerne que les engins flottants et drones maritimes, à l'exclusion des navires et bateaux mentionnés au premier alinéa. C'est précisément ce qu'a rappelé la Cour de cassation dans l'arrêt du 14 décembre 2022. En l'occurrence, il importait donc peu que le voilier et la vedette entrés en collision aient ou non été amarrés au moment du fait dommageable : l'abordage était, en toute hypothèse, caractérisé, de sorte que le régime spécial qui lui est attaché devait être appliqué.

3. – L'erreur commise par la cour d'appel était d'autant plus grave qu'elle a condamné les propriétaires du voilier, *in solidum* avec leur assureur, à réparer les dommages matériels causés par leur navire sur le fondement de la responsabilité objective du fait des choses. Or, la responsabilité pour abordage, qui est exclusive de tout autre régime de responsabilité, y compris celui du fait des choses⁸, suppose l'identification d'une faute de l'un des navires à l'origine des dommages⁹. Cette exclusivité se justifie traditionnellement par le fait que le risque maritime, soumis à un aléa singulier, ne pourrait juridiquement et économiquement obéir à un régime de responsabilité sans faute. L'article L. 5131-3 al. 2 du Code des transports précise, à ce titre, que « si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés ».

⁵ Inclinaison latérale d'un navire par l'effet du vent.

⁶ Art. 1242 du Code civil dans sa rédaction issue de l'Ordonnance du 10 février 2016.

⁷ Les drones maritimes ont été inclus dans cet alinéa par une Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes.

⁸ Com., 5 octobre 2010, n° 08-19.408, *Bull.* n° 147, DMF 2010. 917, obs. Bonassies : « Vu les articles 2 et 3 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, ensemble l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil ; Attendu que la responsabilité pour abordage a pour fondement la faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde ». En ce sens également : Com., 18 mars 2008, n° 06-20.558, *Bull.* n° 63 ; Civ. 2^{ème}, 1^{er} avril 1999, n° 97-12.216, *Bull.* n° 63 ; Com., 5 novembre 2003, n° 02-10.486, *Bull.* n° 159 (navigation intérieure).

⁹ Art. L. 5131-3 C. transp.

Dans les faits, il semble douteux qu'une telle faute puisse être imputée aux propriétaires du voilier, les dommages matériels ayant été causés par l'effet d'un vent violent, ce qui s'apparente à un cas fortuit ou de force majeure. Il ne pourrait en aller autrement que si l'amarre qui servait à retenir le voilier, et qui a rompu, était défectueuse et aurait dû être remplacée par les propriétaires du voilier. Mise à part cette hypothèse, chacun des propriétaires devrait supporter les dommages matériels qu'il a subis.

Une dernière précision s'impose. Si l'abordage est, en principe, caractérisé par un choc survenu entre deux navires, il ne faudrait pas nécessairement exclure cette qualification en l'absence de toute collision matérielle directe. La caractérisation d'un « abordage sans heurt » est, en effet, reconnue de longue date par la Cour de cassation en cas de dommages causés à un petit navire du fait des remous provoqués par le déplacement ou les hélices d'un navire plus imposant. Un arrêt du 18 mai 2022 l'a d'ailleurs implicitement rappelé, bien que la qualification d'abordage sans heurt n'ait pas été retenue dans cette affaire¹⁰.

Nicolas BONNARDEL,

Maître de conférences à l'Université de Bourgogne

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 18 mars 2021), le 17 février 2012, à la suite d'importantes rafales de vent, la vedette Sunseeker dénommée Brimborion IV, dont M. [X] est propriétaire, amarrée au Port [5] ([Localité 6]), a été endommagée par les mouvements de gîte du voilier voisin, Perrine3, appartenant à Mme [N] et M. [K], et dont une amarre avait rompu. Le 15 avril 2016, M. [X] a assigné Mme [N], M. [K] ainsi que leur assureur, la société GMF, en indemnisation de ses préjudices.

Examen du moyen

Sur le moyen unique

Enoncé du moyen

2. Mme [N], M. [K] et la GMF font grief à l'arrêt de les condamner in solidum à payer à M. [X] la somme de 18 470,06 euros en réparation des dommages survenus au bateau « Brimborion IV », alors « que la responsabilité pour abordage, qui trouve à s'appliquer en cas de rupture d'une amarre de navire sous l'effet du vent, a pour fondement exclusif la faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde ; qu'en considérant, pour condamner les propriétaires du voilier, que les dommages survenus sur le bateau de M. [X] relevaient des dispositions de l'ancien article 1384 du code civil applicable au litige, après avoir constaté que les dommages subis par le bateau de M. [X] avaient été causés par la rupture d'une amarre sous l'effet du vent, à l'origine d'un phénomène de gîte important du voilier ayant causé les frictions constatées sur le bateau de M. [X], la cour d'appel a violé l'article L. 5131-3 du code des transports. »

Réponse de la Cour

¹⁰ Com., 18 mai 2022, n° 18-23.222, B. ; I. Bon-Garcin, J. Heymann, L. Siguoirt, JCP E 2022, 1305 ; X. Delpech, Dalloz Actu, 7 juin 2022.

Vu les articles L. 5131-1 et L. 5131-3 du code des transports :

3. Il résulte du premier de ces textes que l'abordage est le choc de deux navires et qu'est assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant non amarré à poste fixe ; que la condition d'absence d'amarrage ne concerne donc que les engins qui ne sont pas des navires.

4. Selon le second de ces textes, si l'abordage d'un navire de mer par un autre est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. En revanche, si l'abordage est fortuit ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

5. Pour condamner in solidum Mme [N], M. [K] et la société GMF à payer à M. [X] la somme de 18 470,06 euros en réparation des dommages subis par son bateau, avec intérêts au taux légal à compter du 13 avril 2015, l'arrêt, après avoir retenu qu'il n'était pas démontré que le voilier appartenant à Mme [N] et M. [K] était dérivant, énonce qu'il résulte de l'article L. 5131-1 du code des transports que les dispositions relatives à l'abordage s'appliquent aux navires, bateau et tout engin flottant non amarré à poste fixe, de sorte que les heurts survenus entre deux bateaux amarrés ne sont pas constitutifs d'un abordage. Il en déduit que les dommages survenus sur le bateau de M. [X] relèvent des dispositions de l'article 1384 ancien du code civil, applicable au litige.

6. En statuant ainsi, alors qu'elle constatait que les dommages subis par le bateau de M. [X] avaient été causés par la rupture d'une amarre sous l'effet du vent, à l'origine d'un phénomène de gîte important du voilier, la cour d'appel a violé, par refus d'application, les textes susvisés.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 18 mars 2021, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ;