

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. com., 22 nov. 2023, n° 22-14253, F-B, *bjda.fr* 2023, n° 90, note L. Perdrix

**De la notion de risques maritimes et de ses conséquences**

**Cass. com., 22 nov. 2023, n° 22-14253, F-B**

**Assurance maritime corps, risques divers et RC d'un restaurant sur une péniche – Salarié d'une société accidenté sur la péniche durant des travaux de rénovation – Action en RC contre la société exploitant la péniche – Action en garantie contre l'assureur – Régime de la prescription – Assurance maritime (C. assur., art. L. 172-31) ou assurance terrestre (C. assur., art. L. 114-1) ? – Absence de stipulations relatives à la suspension et à l'interruption de la prescription – C. assur., art. R. 112-1 inapplicable aux assurances maritimes – Risques maritimes ? Caractérisation insuffisante (oui)**

*Il résulte des dispositions d'ordre public de l'article R. 212-1 du code des assurances, selon lequel les polices d'assurance relevant des branches 1 à 17 de l'article R. 321-1 doivent rappeler les dispositions des titres I et II du livre I<sup>er</sup> de la partie législative du code des assurances concernant la prescription des actions dérivant du contrat d'assurance, que l'assureur est tenu de rappeler dans le contrat d'assurance, sous peine d'inopposabilité à l'assuré du délai de prescription édicté par l'article L. 114-1 du code des assurances, les causes d'interruption de la prescription biennale prévues à l'article L. 114-2 du même code.*

*Il est fait exception à cette règle lorsqu'il est établi que la police d'assurance a pour objet de garantir l'un des risques énumérés à l'article L. 171-1, 1<sup>o</sup> du code des assurances, dont les risques maritimes, lesquels relèvent des règles énoncées au titre VII du code précité.*

*Constitue un risque maritime, tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime quelle qu'en soit la cause.*

Par oppositions aux assurances terrestres classiques, les assurances maritimes, ainsi d'ailleurs que les assurances de marchandises transportées, sont dominées par le principe de la liberté contractuelle, afin notamment de permettre leur adaptation au marché mondial en constante évolution<sup>1</sup>. Il en résulte une plus grande liberté dans la rédaction des polices d'assurances, même si des polices-types ont été rédigées par la pratique. Reste toutefois à déterminer ce qui relève des assurances maritimes régies par le titre VII du livre I du code des assurances et ce qui relève des titres I et II du livre I du même code. Or, depuis l'ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011, l'article L. 171-1 du code des assurances ne définit plus le contrat d'assurance maritime comme celui qui « *a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime* », mais comme celui qui a « *pour objet de garantir les risques maritimes* ». Cette modification pouvait être lourde de conséquences. Alors qu'auparavant,

---

<sup>1</sup> L. Perdrix, *L'assurance et la sécurité des transports*, in L. Siguoirt (dir.), *Transport et sécurité*, LexisNexis 2019, 259.

c'était « moins la nature intrinsèque du risque litigieux que celle de l'opération dans laquelle il s'inscri[vait] qui détermin[ait] l'application du droit maritime »<sup>2</sup>, désormais la nature intrinsèque du risque en cause paraît devoir déterminer la qualification du contrat d'assurance maritime. Telle semble être la voie suivie par le présent arrêt.

En l'espèce, une société exploitant une péniche restaurant a souscrit un contrat d'assurances maritimes corps, risques divers et responsabilité civile du navire auprès de plusieurs compagnie d'assurance et a étendu par un avenant la police à la couverture des opérations nécessaires à la transformation et à l'aménagement du bateau. Or, fin 2012, lors des travaux de rénovation, un salarié d'une société intervenant sur le chantier a été accidenté. Le 7 janvier 2016, la société du salarié victime a assigné en indemnisation de ses préjudices la société exploitant la péniche. Plus de deux années après, le 8 janvier 2018, la société assurée a assigné ses assureurs en garantie. Ces derniers ont alors opposé la prescription biennale de l'article L. 172-31 du code des assurances. En réponse, l'assurée a fait valoir qu'elle n'avait pas souscrit une police d'assurance maritime et qu'en conséquence son action était soumise aux règles de prescription de l'article L. 114-1 du code des assurances. Mais, le contrat ne contenant aucune stipulation relative à la suspension ou à l'interruption de la prescription, la prescription biennale lui était inopposable. Était donc au cœur du litige le formalisme informatif, imposé par l'article R. 112-1 du code des assurances et développé par la jurisprudence, en vertu duquel la police doit rappeler le délai biennal de la prescription, ainsi que ses causes d'interruption et les différents points de départ du délai de prescription sous peine d'inopposabilité de la prescription biennale. Si la police d'assurance relevait de l'article L. 114-1, le formalisme s'imposait. A l'inverse, si la police relevait de l'article L. 172-31, le formalisme était écarté par application de l'article R. 112-1, alinéa 1<sup>er</sup>, du code des assurances. L'enjeu théorique et pratique est de taille au regard des critiques et débats autour de la prescription biennale.

Par arrêt en date du 1<sup>er</sup> février 2022, la cour d'appel de Paris a estimé que la commune intention des parties avait été de souscrire une police d'assurance maritime, après avoir relevé que la société exploitant la péniche avait souscrit une police d'assurance maritime corps de navire, puis une extension de garantie aux risques construction de navire aux conditions de la police-type d'assurance maritime sur corps de navire en construction de 1990 modifiée en 2002. La prescription biennale était donc opposable à l'assurée. Mais, sur pourvoi formé par cette dernière, la Cour de cassation a cassé la décision de la cour d'appel pour défaut de base légale. Après avoir affirmé que « constitue un risque maritime, tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime quelle qu'en soit la cause », la Haute juridiction a estimé que la cour d'appel n'avait pas caractérisé « les circonstances permettant de qualifier de risques maritimes, exclus des dispositions d'ordre public de l'article R. 112-1 du code des assurances, les opérations couvertes par l'avenant au contrat d'assurances ».

La cassation pour défaut de base légale repose donc sur une insuffisance de motivation. La cour d'appel n'a pas suffisamment déterminé en quoi l'avenant couvrait un risque maritime. A suivre la Cour de cassation, il ne faut s'arrêter ni à la volonté des parties, ni même à l'opération économique dans son ensemble, pour qualifier la police de contrat d'assurance maritime. Le fait que la société exploitant la péniche ait d'abord souscrit une police d'assurance maritime corps de navire puis un avenant pour les risques liés à la rénovation du navire ne suffisait pas. Exigeant un découpage dans l'appréciation des risques et une appréciation

---

<sup>2</sup> P.-Y. Nicolas, *De la fortune de mer au risque maritime et transport*, DMF octobre 2011, n° 729. V. également Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, 14<sup>e</sup> éd., 2020, n° 1133.

objective de ces derniers, la Cour de cassation reproche aux juges de ne pas avoir déterminé les circonstances permettant de qualifier de risques maritimes les risques couverts par l'avenant.

Partant, la Haute juridiction s'inscrit dans la logique de la nouvelle définition de l'article L. 171-1, 1° du code des assurances. Est un contrat d'assurance maritime le contrat « *qui a pour objet de garantir les risques maritimes* », lesquels correspondent aux risques qui peuvent se produire « *au cours de la navigation maritime quelle qu'en soit la cause* ». Le contrat qui a pour objet de couvrir les risques liés aux opérations de rénovation de la péniche ne serait donc pas un contrat d'assurance maritime et ce même si la police française d'assurance maritime sur corps de navire en construction en date du 20 décembre 1990 modifiée en 2002 se fonde sur les dispositions du titre VII du livre I du code des assurances. D'ailleurs, le pourvoi expliquait que les travaux de rénovation du chantier ne correspondaient ni à l'exécution d'une expédition maritime, ni à l'exécution d'un contrat de transport de marchandises par voir maritime. Autrement dit, la Cour de cassation revient à la définition de l'assurance maritime, posée par l'ancien article 334 du code de commerce en vigueur de 1807 à 1968, associant l'assurance maritime à la garantie des « *risques de la navigation* »<sup>3</sup> et s'éloigne de celle retenue par l'article L. 171-1 du code des assurances dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance de 2011, percevant l'assurance maritime comme le contrat ayant pour objet la garantie des « *risques relatifs à une opération maritime* ». La conception de l'assurance maritime apparaît de la sorte plus restrictive et si l'on en croit le présent arrêt, il ne faudrait pas hésiter à découper une opération maritime – par exemple la navigation et la rénovation d'un navire – pour distinguer un contrat d'assurance maritime et un contrat d'assurance terrestre. Par ailleurs, la Cour de cassation rappelle incidemment que la commune intention des parties ne peut suffire pour caractériser un contrat d'assurance maritime. L'inverse conduirait à admettre que les parties peuvent échapper aux règles d'ordre public des titres I et II du code des assurances et notamment en l'espèce à la règle de l'article R. 112-1.

Cette décision appelle une appréciation nuancée. Ainsi, il paraît légitime d'admettre que la recherche de la commune intention des parties ne peut suffire pour retenir la qualification d'assurance maritime. En revanche, l'association des risques maritimes aux risques susceptibles de se produire pendant la navigation peut davantage interpellier. Après l'adoption de l'ordonnance de 2011, un auteur avait fait part de ses réserves face à l'abandon de la notion d'opération maritime pour celle de risque maritime. Cela pouvait avoir pour conséquence de réduire le champ de l'assurance maritime et aboutir à un découpage d'une opération globale. Ainsi, il a fait valoir qu'au regard du nouveau texte « *le risque d'avarie corps dans une cale sèche n'est ni un risque maritime ni un risque de transport, par exemple, alors qu'il s'inscrit dans le cadre d'une opération de construction ou de réparation navale maritime par définition* ». Afin d'éviter de telles difficultés, il préconisait de « *comprendre la notion de "risque maritime" dans le sens de risque relatif à une opération maritime et [de] revenir au critère d'origine de la loi de 1967 de cette façon* »<sup>4</sup>. Dans le même sens, si le Professeur Philippe Delebecque a pu écrire que le risque maritime correspond à « *tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime, quelle que soit la cause du risque* »<sup>5</sup>, il explique

---

<sup>3</sup> Anc. art. 334 C. com. : « *L'assurance peut avoir pour objet – le corps et quille du vaisseau ; vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné ; - les agrès et appareils ; - les armements ; - les victuailles ; - les sommes prêtées à la grosse ; - les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation* ».

<sup>4</sup> P.-Y. Nicolas, De la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF octobre 2011, n° 729. V. également Ph. Delebecque, Droit maritime, Dalloz, 14<sup>e</sup> éd., 2020, n° 1133.

<sup>5</sup> Ph. Delebecque, *op. cit.*, n° 1133.

néanmoins que pour éviter d'éventuelles difficultés, il faudrait « *continuer à comprendre le risque maritime comme étant le risque relatif à une opération maritime* »<sup>6</sup>. Il est vrai que les travaux réalisés dans un chantier ne correspondent pas à l'exécution d'une expédition maritime, mais ils peuvent apparaître comme le prérequis à la navigation. D'ailleurs, le Doyen Rodière expliquait que « *la possibilité, la potentialité de survenance d'un risque de mer au cours de l'opération (ou même après dans le cas du navire en construction) suffit à imprimer à l'assurance un caractère maritime* »<sup>7</sup>. Ce n'est certes pas la voie suivie par le législateur et par la Cour de cassation dans cet arrêt, mais cette théorie présente l'intérêt de raisonner globalement en termes d'opérations économiques et de concevoir les différents contrats au service d'une même opération économique dans leur ensemble et non séparément. Le risque de contentieux s'en trouve réduit. En outre, d'un point de vue pratique, le découpage de l'opération économique en deux types de contrats aboutit à de curieuses solutions. En l'espèce, si l'avenant ne devait pas être qualifié de contrat d'assurance maritime, il faudrait en déduire l'inopposabilité de la prescription biennale pour non-respect du formalisme d'ordre public de l'article R. 112-1 du code des assurances. Ainsi, tandis que l'assurée serait censée connaître la prescription biennale de l'article L. 172-31 du code des assurances pour le contrat d'assurances corps, risques divers et responsabilité civile du navire, elle serait présumée ne pas connaître les règles de la prescription biennale de l'article L. 114-1 du même code pour l'avenant au contrat initial. Il est vrai que le régime de la prescription biennale n'est pas exactement le même d'un article à l'autre, mais faut-il à ce point faire une telle distinction dans la protection de l'assurée ? A moins que le problème soit la prescription biennale en elle-même...

**L. Perdrix,**

Professeur à l'Université Paris-Est Créteil

### **L'arrêt :**

#### Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 1er février 2022), le 3 septembre 2010, la société Le Piano barge, exploitant une péniche restaurant à [Localité 8], a souscrit un contrat d'assurances maritimes corps, risques divers et responsabilité civile du navire auprès des sociétés d'assurances Generali IARD, MMA IARD, MMA IARD assurances mutuelles, Catlin Insurance Company Limited, Tokio Marine Kiln Syndicate 510 syndicat des Lloyds de [Localité 6] et Italiana Assicurazioni E Riassicurazioni PA – SIAT (les assureurs). Par un avenant du 3 septembre 2011, la police a été étendue à la couverture des opérations nécessaires à la transformation et l'aménagement du bateau pour l'année 2011, laquelle a été renouvelée par tacite reconduction le 3 septembre 2012.
2. Le 25 octobre 2012, au cours des travaux de rénovation du bateau, un salarié de la société Sofradi, intervenant sur le chantier de rénovation, a été accidenté.
3. Le 7 janvier 2016, celle-ci a assigné en indemnisation de ses préjudices la société Le Piano barge, qui a assigné en garantie les assureurs.
4. Les assureurs ayant opposé à la société Le Piano barge la prescription biennale de l'article L. 172-31 du code des assurances, celle-ci a soutenu que, n'ayant pas souscrit une police d'assurance maritime, son action était soumise aux règles de prescriptions de l'article L. 114-1 du même code et que, le contrat ne

---

<sup>6</sup> Ph. Delebecque, *ibid.*

<sup>7</sup> R. Rodière avec la collaboration de P. Lureau, A. Pierron et P. Latron, *Traité général de droit maritime, Assurances et Ventes maritimes, Assurances maritimes* par, Dalloz 1983, n° 85, cité par P.-Y. Nicolas, *art. précit.*

contenant aucune stipulation relative à la suspension ou d'interruption de la prescription, cette prescription abrégée lui était inopposable.

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en sa seconde branche

Énoncé du moyen

5. La société Le Piano barge fait grief à l'arrêt de dire que la prescription biennale est opposable à l'assuré et de dire en conséquence que son action est prescrite, alors « qu'aux termes de l'article L. 171-1, 1°, du code des assurances, est un contrat d'assurance maritime celui qui a pour objet de garantir les risques maritimes ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans répondre aux conclusions d'appel de la société Le Piano barge ayant fait valoir que la police litigieuse n'avait pas pour objet la garantie de "risques maritimes", au sens de l'article L. 171-1, 1°, du code des assurances qui définit le contrat d'assurance maritime, en ce que "les travaux réalisés dans un chantier ne correspondent ni à l'exécution d'une expédition maritime, ni à l'exécution d'un contrat de transport de marchandise par voie maritime, opérations qui relèvent, pour leurs parts, des "risques maritimes" pour lesquels un régime d'assurance spécifique est prévue", ce dont il résultait que, la police souscrite n'étant pas une assurance maritime régie par le titre septième du code des assurances, était applicable l'article R. 112-1 du même code dont la police relevait, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de la disposition susvisée. »

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 171-1, 1° du code des assurances et R. 112-1 du même code :

6. Il résulte des dispositions d'ordre public du second de ces textes, selon lequel les polices d'assurance relevant des branches 1 à 17 de l'article R. 321-1 doivent rappeler les dispositions des titres I et II du livre Ier de la partie législative du code des assurances concernant la prescription des actions dérivant du contrat d'assurance, que l'assureur est tenu de rappeler dans le contrat d'assurance, sous peine d'inopposabilité à l'assuré du délai de prescription édicté par l'article L. 114-1 du code des assurances, les causes d'interruption de la prescription biennale prévues à l'article L. 114-2 du même code.

7. Il est fait exception à cette règle lorsqu'il est établi que la police d'assurance a pour objet de garantir l'un des risques énumérés au premier de ces textes, dont les risques maritimes, lesquels relèvent des règles énoncées au titre VII du code précité.

8. Constitue un risque maritime, tout risque qui peut se produire au cours de la navigation maritime quelqu'en soit la cause.

9. Pour écarter l'application de l'article R. 112-1 du code des assurances au sinistre survenu au cours des opérations de rénovation du bateau, après avoir relevé que la société Le Piano barge avait souscrit le 3 septembre 2010 une police d'assurance maritime corps de navire ainsi qu'un avenant stipulant l'extension de la garantie aux risques construction de navire à compter du mois de décembre 2011 et qu'à compter de cette date, la couverture avait été étendue aux conditions de la police d'assurances maritime sur corps de navire en construction (imprimée du 20 décembre 1990 modifiée le 1er janvier 2002), l'arrêt retient qu'il est établi que la commune intention des parties était de souscrire une police d'assurance maritime et en matière maritime dont les actions se prescrivent par deux ans.

10. En se déterminant ainsi, sans caractériser, comme il lui incombait, les circonstances permettant de qualifier de risques maritimes, exclus de l'application des dispositions d'ordre public de l'article R. 112-1 du code des assurances, les opérations couvertes par l'avenant au contrat d'assurances, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur l'autre grief, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 1er février 2022, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ;