



Centre de Droit Maritime et des Transports.

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DE SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE**

FACULTE DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES D'AIX-MARSEILLE



Les passagers bénévoles maritimes.

Master II de Droit Maritime et des Transports.

Année universitaire 2009 – 2010

Sous la direction de Monsieur Christian SCAPEL.

Par Valérie BONIFAY.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement mes professeurs, Monsieur Bonassies et Maître Scapel pour la grande qualité de leurs enseignements, pour leur écoute, leurs conseils.

Mes remerciements vont également à toute l'équipe du centre, les autres enseignements et tous les intervenants mais également Madame Vial pour sa patience et son aide tout au long de cette année universitaire.

Au cours de mon stage, j'ai eu le privilège de m'entretenir avec Madame Isabelle BOUIN-BOREL et Monsieur Laurent CHARLET, juristes au sein de la société GAMA assurance. Je leur exprime toute ma gratitude pour leurs conseils avisés.

SOMMAIRE.

Introduction.		p. 5
Partie 1. L'extension de l'application du droit terrestre aux passagers bénévoles maritimes.		p. 19
Chapitre 1. L'hésitation entre l'application d'une responsabilité délictuelle et contractuelle : La consécration de l'application du droit terrestre.		p. 19
Section 1. La question de l'application de la responsabilité contractuelle.		p. 20
Section 2. La consécration du fondement de la responsabilité délictuelle.		p. 33
Chapitre 2. La résistance du droit maritime.		p. 55
Section 1. L'abordage : specialia generalibus derogant .		p. 55
Section 2. La limitation de responsabilité.		p. 65
Partie 2. Application de ce droit aux manifestations nautiques et les protections adaptées aux passagers.		p. 79
Chapitre 1. Les relations juridiques liant le skipper et son équipe.		p. 80
Section 1. Une relation caractérisée par un lien contractuel ?		p. 80
Section 2. Les autres fondements possibles de l'action en responsabilité.		p. 95
Chapitre 2. La protection accordée aux passagers.		p. 111
Section 1. Les fondements de la protection des passagers.		p. 111
Section 2. Faut-il une loi pour une meilleure protection des passagers bénévoles ?		p. 119
Conclusion		p. 127
Tables des annexes		p. 129
Bibliographie		p. 145
Table des matières		p. 149

Introduction.

« L'oncle cavalier : Il faut être débile pour avoir un bateau. Seul un cheval permet de joindre le plaisant et le raisonnable. Le mien m'a coûté, à acheter, moins qu'une petite voiture d'occasion. Il améliore mon ordinaire en tondant utilement l'herbe de ma pelouse. Et je le monte toute l'année durant, deux fois par semaine. Tandis qu'un bateau... A acheter : Le coût d'une maison ! A entretenir : Celui d'une danseuse ! Et tu t'en sers combien de temps ? Un mois par an au maximum !

L'oncle marin : Non, douze mois.

L'oncle cavalier : Comment douze mois ? Tu navigues un mois et les onze autres mois qu'est ce que tu en fais ?

L'oncle marin : J'en rêve ».

Ce dialogue entre un oncle marin et un oncle cavalier issu du livre « *La mer est ronde* » de J-F Deniau traduit ce que peut représenter la possession d'un « bateau » de nos jours. En effet, l'époque à laquelle nous vivons rime la plupart du temps avec travail, bruit et stress, c'est pourquoi de nombreuses personnes ressentent le besoin de s'évader ou du moins d'avoir la possibilité de s'évader quand ils le désirent. Et, quoi de mieux pour s'évader que la navigation ?

Ainsi, au fil des années, nous avons été spectateurs du développement des activités nautiques et de la plaisance. Les chiffres, sont les meilleurs rapporteurs de cette croissance fulgurante. En effet, en 1996 le chiffre d'affaire des constructeurs de bateaux de plaisance et de voiles était de 319 millions d'euros alors qu'en 2006 il est passé à 1 milliard et 140 millions d'euro¹. Cette progression fulgurante montre bien l'engouement qui a eu lieu ces dix dernières années pour la plaisance et les activités qui en découlent.

Il va de soit que ce développement s'accompagne forcément de son lot de conséquences, de ce fait, parallèlement au développement de la plaisance et des activités

¹ Source FIN (fédération des industries nautiques).

nautiques, le nombre d'accidents s'est multiplié, impliquant des dommages matériels mais également physiques notamment sur les personnes à bord.

Afin de mieux comprendre cette évolution, il faut tout d'abord se référer au commencement de la navigation de plaisance. Ce type de navigation n'est pas chose nouvelle, en effet il a été retrouvé à Gokstad, dans la région de Sandjefjord dans le Vestfold en Norvège une embarcation Viking à deux paires d'avirons, la finesse de ligne et les performances sont telles qu'il est fort probable que cette embarcation ne soit pas un bateau destinés au travail. Cette embarcation daterait du IX^{ème} siècle.

Il est donc clair que l'activité de navigation de plaisance n'est pas récente. Malgré cela les traces de ce type de navires sont trop rares pour que l'on puisse vraiment dire que la navigation de plaisance était chose courante à cette époque, mais à partir du XIX^{ème} siècle la plaisance a commencée à se développer en Europe de l'Ouest, aux Etats-Unis et en Australie. Au départ ce type de navigation se déroule essentiellement sur des voiliers, ce n'est que beaucoup plus tard que se développent les bateaux à moteur, à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

Au début, ce type de bateaux était construit en bois, mais après la seconde guerre mondiale, une apparition de nouveaux matériaux et une évolution des technologies s'est opérée concernant la construction des bateaux de plaisance. Le contre plaqué, le polyester, la résine et la fibre de verre sont venus peu à peu remplacer le bois et dominer le marché. Ainsi, comme le remarque un passionné de la plaisance François Vivier² cette évolution de matériaux a « *contribué à la démocratisation d'une activité qui était restée l'apanage d'une classe sociale ou d'une communauté particulière* ».

Cette démocratisation de la plaisance se traduit par de nombreuses autres choses, en effet aujourd'hui la navigation de plaisance n'est plus réservée à une classe sociale aisée, la multiplication des écoles de voile, clubs nautiques et autres ont développé de manière très importante l'engouement des jeunes pour ces activités.

Le salon nautique, représente également un élément majeur pour la dynamique de cette activité, en effet, chaque année, ce salon rassemble des milliers de personnes, cette

² François VIVIER, architecte naval.

année 300 000 personnes étaient présentes à ce rendez vous qui rassemble chaque année toujours plus de passionnés. Même si, il est vrai, que toutes les personnes présentes à ce salon ne pratiquent pas toutes la navigation de plaisance, il n'en reste pas moins que cette activité attire, intéresse et fait rêver des milliers de personnes. Ce salon en est certainement le meilleur exemple car il permet aux personnes venant de tout horizon de découvrir et rend donc cette activité abordable grâce notamment aux différents intervenants. Pour cette année 2010/2011, 1200 exposants sont attendus pour 1400 bateaux, avec notamment 600 embarcations à moteur, 500 embarcations à voile et 300 embarcations diverses tels que les canoës kayak et les planches à voile par exemple. Cette diversité de modèles exposés est un atout supplémentaire pour attirer du monde et il permet donc de démocratiser ce type de navigation en faisant connaître au simple badaud tous les types de navigation de plaisance ainsi que la diversité des bateaux.

En effet, une « infinie » diversité de bateaux existe, cela s'explique notamment par le style de construction de chaque époque, par l'utilité qu'aura le bateau ainsi que par les traditions des régions dans lesquelles les embarcations sont construites. Le type de navire sera donc forcément différent selon le type de navigation, ainsi un bateau servant à la navigation côtière ne sera pas le même que celui servant à la navigation océanique ou à la navigation en régate, cela va de soi.

Ce qui est plus étonnant de nos jours, mais qui s'explique facilement par les faits historiques, est que les navires ne sont pas les mêmes selon les régions du monde. Si nous prenons l'exemple polynésien, l'embarcation « de plaisance » la plus utilisée reste la pirogue. Les pirogues font parties des embarcations les plus anciennement connues, elles sont construites sous la forme de radeaux monoxyles, aujourd'hui les pirogues n'ont pas beaucoup évoluées avec le temps et elles restent la principale embarcation pour la navigation de plaisance utilisée par les polynésiens.

A l'inverse, en Egypte les voiliers sont beaucoup plus développés, en effet, les Égyptiens maîtrisaient déjà durant l'Antiquité la construction de voiliers, à l'origine construits en papyrus pour les plus petits et en cèdre pour les plus grands.

Concernant les bateaux vikings, ce qui fait leur particularité est la forme de leur voile, en effet, ces bateaux sont construits avec une voila carré unique, ces navires disposent d'une technologie rudimentaire alors que ce sont des navires très robustes.

Pour finir cette exemple de diversité, nous pouvons parler des jonques, qui tirent leurs origines en Chine sont dotées de coques compartimentées et de voiles lattées, qui sont des voiles tendues sur plusieurs grandes lattes, sur toute sa largeur.

Même si ces différences d'origine ont pendant longtemps modelé le paysage nautique mondial, cela n'est plus vrai aujourd'hui. En effet, avec la mondialisation, ces différences se sont atténuées, de ce fait, le design et les technologies de ce type de navire sont quasi-universelles, le but étant de rechercher toujours plus de vitesse, de solidité et de performance. Ainsi, les différences de bateaux selon les régions du monde ne sont plus vraiment d'actualité. La mondialisation, si elle nuit aux petits constructeurs régionaux de bateaux est une véritable aubaine pour l'industrie nautique des pays développés.

Cela est notamment le cas de la France, en effet, « *l'industrie nautique française de la plaisance a acquis une place de premier plan dans le monde au cours des dix dernières années* »³. Il résulte donc de cet engouement pour la plaisance, qu'aujourd'hui, la construction des bateaux de plaisance a pris une place très importante dans les chantiers navals, en effet à l'heure où les chantiers navals vivent des heures difficiles du fait de la crise qui a frappé le transport de marchandises, ces derniers comblent leur manque d'activité par la construction de navires de plaisance. De ce fait, la construction de bateaux « *représente désormais un bon quart de l'activité des chantiers navals dans notre pays, dépassant même la construction des autres catégories de navires civils tels que les paquebots, les bateaux de pêche ou les cargos* »⁴.

Le développement de l'industrie nautique française s'explique essentiellement par deux points :

Dans un premier temps, l'industrie nautique française dispose d'une importante capacité d'innovation. En effet, elle met au cœur de son organisation la recherche et le développement. La recherche porte sur la constante amélioration des matériaux de fabrication de ce type d'embarcation. Au cours des dernières années, de nombreux matériaux ont été analysés, développés pour finalement être adaptés à la construction

³ Cahier industries n°113 avril 2006.

⁴ Cahier industries n°113 avril 2006.

des navires de plaisance. Cela est notamment le cas de l'aluminium mais aussi de certains composites. Aujourd'hui dans un souci constant d'améliorer les performances, la sécurité mais également d'économie, la plupart coques des navires sont fabriquées en fibre de carbone, aramide ou en kevlar. Pour la fabrication des carènes⁵ on utilise le polyester, qui reste un des matériaux des plus légers et permet de réduire le poids du bateau et donc de diminuer l'énergie consommée.

Dans un second temps le succès de l'industrie nautique française s'explique également par la rigueur dont elle fait preuve à respecter l'environnement. En France la réglementation pour le respect de l'environnement et les normes écologiques se font de plus en plus nombreuses et sont toujours plus sévères. Ce qui a été considéré comme un inconvénient à une époque notamment à cause des contraintes que cela imposait lors de la construction n'est plus vu du même œil aujourd'hui. En effet, la préservation de notre environnement est devenue au fil des années une des inquiétudes majeures de la population, de ce fait les entreprises qui prônent comme objectif le respect de l'environnement sont des entreprises en voie de développement. Afin d'encourager les entreprises dans ce mouvement, la Fédération des Industries Nautiques a créé deux opérations concernant le développement durable et le respect de l'environnement.

La première opération est la création d'un « label bleu », il est attribué aux embarcations qui ne rejettent pas d'eaux noires. Pour obtenir ce label, le constructeur devra notamment installer sur ses bateaux des toilettes chimiques et un système de traitement des eaux usées.

La seconde opération mise en place est l'organisation d'un concours du bateau bleu qui encourage les innovations en matière de construction et de technologies de fabrication dites « propres ». Ce type d'opération a notamment permis qu'aujourd'hui le vernissage des bateaux se fasse sans polyuréthane.

Toutes ces innovations gravitant autour de la construction des bateaux de plaisance ont permis de développer l'industrie nautique française, ainsi, la demande extérieure n'a jamais été autant dynamique. Ce dynamisme de la demande extérieure est à mettre en parallèle avec la demande sur le marché intérieur qui, quant à elle, n'est pas au mieux. Ce phénomène s'explique notamment par la pénurie de place dans les ports de plaisance

⁵ Parties immergées de la coque d'un bateau, l'ensemble des parties du flotteur qui seront à un moment donné en contact avec l'eau

en France. Les activités nautiques rencontrant un franc succès ces dernières années, les ports de plaisance ont été pris d'assaut et aujourd'hui un manque cruel de place se fait ressentir. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, en 2006 la capacité d'accueil des ports était de 226 000 places et il aurait fallu 54 000 places de plus pour satisfaire la demande des plaisanciers.

C'est notamment pour cette raison que ces dernières années la France a vu se multiplier ce que l'on appelle les ports à sec. Ces ports à sec sont des emplacements terrestres destinés à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigation. Il existe une différence fondamentale entre deux types de port à sec, la première sorte est conçue avec des racks, ils sont destinés à accueillir des bateaux à moteurs de petite et moyenne taille, allant jusqu'à 9 mètres. La seconde sorte est sur terre-plein et ce genre de port à sec est destiné aux voiliers et aux bateaux à moteurs d'une taille supérieure à 9 mètres.

Malgré cela, la France, grâce à des projets d'extension des ports, tente de remédier à ces problèmes et de redonner une dynamique au marché intérieur de l'industrie nautique. Ainsi, en 2006 plusieurs projets d'extension étaient à l'étude, ces projets s'étendent sur une période de 8 ans et doivent permettre de construire 30 000 à 34 000 places de plus dans les ports de plaisance français.

Il est donc clair que la construction des bateaux de plaisance ainsi que l'industrie nautique est en plein essor. Cependant une interrogation réapparaît régulièrement dans les débats, c'est de savoir ce qu'englobe la notion de bateaux de plaisance ? Font-ils partis de la catégorie des navires ? Sont-ils de simples bateaux ? Qu'est ce qu'un bateau ? Font-ils parties des deux catégories ?... Toutes ces questions sont récurrentes et posent toujours autant de problèmes aux praticiens, avec cette question majeure : quelles sont les conditions pour qu'un bateau soit qualifié de bateau de plaisance ?

D'après Gérard Cornu⁶ un bateau serait « *un bâtiment sur les fleuves et canaux* », toujours selon lui « *ce terme serait employé couramment dans la pratique, mais à tort pour désigner tout bâtiment affecté à la navigation quelle qu'elle soit* ». Le terme bateau est souvent utilisé pour les engins qui naviguent sur les eaux intérieures ou fluviales. Ainsi l'appellation bateau de plaisance serait employée à tort lorsque nous

⁶ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

désignons ces embarcations qui servent à la navigation de plaisance. Devrions-nous employer le terme navire de plaisance ? Mais tous les navires sont ils aptes à la navigation de plaisance ?

En droit français, il n'existe pas de définition unique de la notion de navire. En effet, comme le font remarquer Pierre Bonassies et Christian Scapel « *il n'existe que des définitions spécifiques à telle ou telle institution et un critère administratif, celui de la francisation, ni ces définitions, ni ces critères ne suffisant à cerner la notion de navire* »⁷. Le décor est donc planté. Cependant la nécessité de définir une notion en étude n'est plus à expliquer, en effet, sans cela, comment peut-on savoir à quel moment un navire est un navire de plaisance et ainsi entrer dans le champ de l'étude actuellement réalisée ?

Très souvent, une distinction est opérée entre deux types de navires, il y aurait d'un côté les embarcations de petite taille et de l'autre les molosses des mers, ces « *usines des mers* »⁸, tel est notamment le cas des plates formes de forage mais aussi des derniers porte conteneurs, capables de transporter entre 13500 et 15000 EVP⁹ selon les sources. Ces deux types d'engins doivent-ils être assimilés et répondre ainsi tout deux à la notion de navire ?

Il apparaît clairement dans ce raisonnement, que la taille des engins ne peut pas être prise en compte lors de la tentative de définition du navire, la taille n'a aucune influence dans la définition. Ainsi, la plus petite embarcation peut être considérée comme un navire, cela est notamment confirmé par la Convention sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1972 qui définit le navire comme « *tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau* », cette définition inclut donc dans la notion de navire les navires à voila sans moteur, souvent utilisés pour la navigation de plaisance.

En réalité, le principal critère dont il faut tenir compte pour qualifier un engin de navire est sa capacité à affronter les risques de la mer. Ce critère a été abordé par la Cour de

⁷ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^{ème} édition, p. 112.

⁸ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^{ème} édition, p. 113.

⁹ Equivalent vingt pieds : Unité de mesure des conteneurs.

cassation le 6 décembre 1976, c'est l'affaire du canot Poupin Sport qui a provoqué une déferlante de commentaires à l'époque. Dans cette affaire, il s'agissait d'un zodiac à bord duquel avaient trouvé place quatre personnes qui étaient parties à la pêche. Le canot a fait naufrage et deux personnes sont mortes. Suite à ces décès, la veuve entame une action en responsabilité contre la famille du propriétaire du canot pour demander une indemnisation et s'est posé la question du statut de ce canot.

La Cour d'appel de Grenoble le 3 février 1975 a considéré que le canot ne devait pas être défini comme un navire et, dans sa décision, elle fait référence à la notion administrative d'engins de plage, ces derniers n'ayant pas à être immatriculés. La Cour d'appel a considéré que c'était un « *engin de plage inadapté à la navigation maritime* ». Un pourvoi en cassation est alors formé à l'encontre de cette décision et dans un arrêt rendu par la Cour de cassation le 6 décembre 1976, la Cour rappelle que les juridictions judiciaires ne sont jamais tenues par les qualifications administratives. La Cour de cassation ne se fonde donc pas sur les mêmes motifs que la Cour d'appel mais elle aboutie à la même solution. La Haute juridiction considère que « *le faible poids de l'embarcation, son apparence frêle et le peu de hauteur de la coque par rapport à la ligne de flottaison limitaient son emploi à celui d'un engin de plage manifestement inadapté à la navigation maritime* ». Le critère déterminant est qu'il était inadapté à la navigation maritime.

Cependant, il serait erroné de dire que ce critère est pleinement satisfaisant, en effet quels sont les critères qui déterminent l'aptitude d'un navire à affronter les risques de la mer ? Comment apprécier objectivement ces critères ? Cela est clairement impossible, en effet aucun texte ne reprend ces critères, et de ce fait, cela laisse la place à une libre interprétation. Il est donc clair qu'en présence d'un tel drame, l'appréciation des juges sera subjective et du fait de la tendance actuelle à l'indemnisation des victimes, des décisions « inquiétantes » risquent d'être rendues.

Pour finir, il ne faut pas occulter, ce qui, à mon sens, importe le plus dans la qualification des navires et de la navigation c'est l'utilité à laquelle on l'affecte. Ainsi, un navire de plaisance est avant tout un navire destiné à être utilisé à des fins de loisir ou de sport. Ainsi la navigation de plaisance, est la navigation exercée à titre purement personnel, en tant que loisir, de sport. C'est ce qu'a considéré la Cour de cassation dans un arrêt rendu par la chambre commerciale le 7 juin 2006 dans lequel elle définit la

navigation comme « *toute action sur le navire de plaisance ou de sport, en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination, à savoir se déplacer d'un point à un autre dans le milieu naturel pour lequel il a été conçu et que l'amarrage dans un port sous abri ou non, ou à un point d'ancrage quelconque constituent des actes directs et immédiats de navigation* ».

Ce type de navigation concerne seulement les passagers bénévoles, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas payé le transport ou la balade. En effet, il existe de nombreux passagers en transport maritime, ainsi, pourront être qualifié de passagers les personnes embarquant pour des croisières, celles embarquant sur un car-ferry dans le but de faire une simple traversée entre un point A et un point B comme notamment entre la Corse et le continent, le personnel d'un navire peut également être considéré comme étant un passager.

Mais il serait erroné de penser que sont passagers les seules personnes qui, en contre partie de la prestation reçue paient un prix fixé par le transporteur. En effet, il ne faut pas oublier que seront également considérés comme des passagers les personnes accueillies sur un bateau de plaisance, les personnes étant à bord d'un bateau engagé dans une régata ou n'importe quelle autre manifestation nautique, une personne à bord d'un bateau de pêche... Toutes ces personnes devront également être considérées comme des passagers.

Cependant, est-ce à dire que ces personnes ont le même statut ? Cela n'est pas totalement vrai. La principale différence qu'il faut envisager est la différence entre les passagers qui paieront une contre partie au transport - ceux qui disposeront d'un contrat de passage ou d'un contrat de croisière - cela reposera essentiellement sur l'existence ou non d'un contrat.

La question principale est donc de savoir s'il y a un contrat entre les passagers bénévoles et les personnes qui prennent la décision de les faire monter à bord ? C'est ce qui sera développé tout au long de la première partie de cette étude.

La seconde question, souvent écartée, qui se pose, est de savoir si tous les passagers ne payant pas une contre partie au transport sont des passagers bénévoles ? Si oui, cela signifierait qu'un clandestin bénéficie du même statut que la personne qui monte à bord

du bateau de l'un des membres de sa famille ou amis à l'occasion d'une balade. Il est évident que ces deux situations ne peuvent être mises sur un pied d'égalité.

En effet le passager clandestin est dans une situation illégale à la différence du passager bénévole. Ainsi, ce comportement sera sanctionné par la loi, l'article 74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande punit sévèrement ce comportement ainsi que les personnes qui ont aidé les clandestins à monter à bord, en effet cet article dispose que *« toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international, est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'issue du capitaine est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins. En cas de récidive l'amende sera celle prévue pour les contraventions de la 5e classe commises en récidive. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins. Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis »*.

Ces situations peuvent s'avérer extrêmement dangereuses pour les clandestins car, à cause des frais de rapatriement qui doivent être pris en charge par la compagnie qui exploitait le navire lorsque le clandestin était à bord, certains capitaines n'hésitent pas à jeter les passagers clandestins par-dessus bord lors de leur découverte. Ce comportement inqualifiable n'est pas chose exceptionnelle dans ce genre de situation.

Ainsi il est clair que les passagers bénévoles et les passagers clandestins ne disposent pas du même statut et ces derniers seront exclus de cette étude.

Il existe une seconde situation dans laquelle deux catégories de passagers n'ayant pas payé une contre partie au transport doivent être différenciées. Dans ce cas la

différenciation peut être moins aisée. Ce sont les passagers à titre gratuit, ces passagers ne paient pas de contre partie au transport mais le transporteur a un intérêt, souvent indirect, à ce que cette personne se trouve à bord à un moment précis. Souvent la jurisprudence qualifiait ce type de transport de transport intéressé, ce sera par exemple le cas d'un journaliste qui fera une traversée à bord d'un navire lors de son inauguration. Le transporteur trouve son intérêt dans la gratuité du transport par la contrepartie du service du journaliste, ainsi la publicité que ce dernier lui fera vaudra bien plus que le simple prix du transport.

Il faut également ajouter dans cette catégorie lorsque la raison de la présence à bord de la personne est animée par un « *sentiment de considération sociale*¹⁰ ». Ainsi la jurisprudence a considéré dans un arrêt rendu par la Cour de cassation le 11 février 1965 que la veuve d'un amiral, que la compagnie fait voyager en première classe alors qu'elle dispose d'un billet pour une classe inférieure n'est pas pour autant transportée à titre bénévole¹¹. En effet, comme le soulèvent Du Pontavice et Cordier « *une entreprise commerciales est intéressée au gain, elle n'est pas susceptible de sentiments*¹² ».

Dans cette situation la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètements et de transport maritime est on ne peut plus claire, en effet, dans son article 34 elle dispose que « *par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues. Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins. Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes* ».

Cette loi assimile donc ces transports « à titre intéressé » aux transports onéreux et le régime juridique s'appliquant à ces passagers est le même que pour ceux qui ont acquis un billet de passage.

¹⁰ P. VEAUX-FOURNERIE et D. VEAUX, Transport maritime de passagers et de leurs bagages, Jurisclasseur commercial, Fascicule 1277.

¹¹ Cass. Com. 11 févr. 1965 : Bull. civ. III, n°115 ; DMF 1965, p. 352, arrêt rendu à la suite du naufrage du paquebot Champollion. – V. Fasc. 1278.

¹² DU PONTAVICE ET CORDIER, Droit et pratiques des transports maritimes et affrètements, Delmas, 1990, M5, P.202.

Cependant, même si d'après les quelques exemples choisis cette différence entre transport bénévole et transport intéressé semble évidente il reste que dans certains cas le choix du régime juridique applicable peut être très difficile. Cela est notamment le cas d'une affaire à propos de laquelle un arrêt a été rendu par la première chambre civile de la Cour de cassation le 6 avril 1994.

Dans cette affaire, deux personnes avaient décidé de réaliser un voyage en Italie, ces deux personnes avaient conclu un accord écrit aux termes duquel elles utiliseraient la voiture de l'un d'eux et partageaient les frais du voyage en deux parts égales. Lors de ce voyage, ces deux personnes eurent un accident et seul le passager qui n'était pas propriétaire du véhicule fut blessé. Ce dernier décida d'exercer une action en responsabilité à l'encontre du second voyageur et une Cour d'appel fit application de la loi italienne car la convention de La Haye du 4 mai 1971 relative à la loi applicable à la responsabilité extracontractuelle découlant d'un accident de la circulation désignait pour régir le litige. La victime forma un pourvoi en cassation car elle reprochait à la Cour d'appel de ne pas avoir cherché si l'accord conclu n'était pas un contrat de transport. La Cour de cassation considéra alors que l'accord sur le partage des frais de voyage étaient « *insuffisant pour établir entre les parties un lien de nature à engendrer une responsabilité contractuelle liée à une obligation de sécurité à la charge du conducteur à l'égard de son passager* ».

Dans l'exemple cité ci-dessus, la qualification des juges de ce transport en transport bénévole peut être discutable. En effet, d'après M. Rémond-Gouillou « *le transport bénévole est celui qui est désintéressé*¹³ ». Or dans le cas présent il serait faux de dire que le transport était désintéressé car le but de ces deux personnes était de réaliser de faire des économies dans leur frais de transport, les deux personnes n'étaient donc pas désintéressées.

Dans certains cas la qualification du transport, lorsqu'elle n'est pas flagrante, dépendra des juges. A cet égard, les juges devront faire preuve d'une grande méfiance et d'une importante rigueur dans leur interprétation et ne pas se laisser influencer par leur empathie envers les victimes.

¹³ M. REMOND-GOUILLOU, Droit Maritime, Pédone, 2^{ème} édition, 1993, n°763, p.461

Le transport bénévole a également été défini par A. Vialard, ce dernier considère quant à lui que « *par transport bénévole on entend le transport par mer d'un passager qui n'acquies aucun prix pour son passage, même s'il participe, en nature ou autrement à l'expédition*¹⁴ ».

Ainsi, malgré le fait que plusieurs définitions du passager bénévole existent on en revient toujours à la même idée, à l'idée du désintéret, en effet, comme le fait remarquer A. Vialard, même si le passager participe en nature ou autrement à l'expédition il n'en retire aucun intérêt financier, c'est pour cela que ce dernier bannit strictement de sa définition la contrepartie financière au voyage, le paiement d'un prix.

Cependant l'arrêt de la Cour de cassation de 1994 a été rendu dans le cadre d'un transport routier et non pas maritime.

Il faut alors se demander quel est le régime juridique qui s'applique aux passagers bénévoles en transport maritime ?

Il résulte de ces constatations qu'au cours de notre étude tout ce qui ne relève pas de la navigation de plaisance sera écarté. Nous ne retiendrons que les hypothèses traitant de la simple navigation de plaisir, à titre de loisir mais en aucun cas nous ne retiendrons les autres types de navigation.

Le thème de ce travail étant le statut des passagers bénévoles dans le transport maritime, seront également exclus tous les dommages matériels consécutifs à la navigation de plaisance, pour n'être retenu que tout ce qui a attrait aux passagers.

Pour répondre à la problématique posée, il sera d'abord étudié à quel droit sont soumis les passagers bénévoles dans le transport maritime. Est-ce le droit terrestre ou bien le droit maritime ? Une application alternative de ces droits est-elle possible ?

¹⁴ A.VIALARD, droit maritime, PUF, coll. « droit fondamental », 1997, n°513, p.445

Dans un second temps il sera étudié les relations unissant les skippers et le chef de bord durant des manifestations nautiques ainsi que les autres institutions qui peuvent être mise en cause lors d'un accident qui se produit au cours de ce type d'évènement.

Pour finir, toutes ces énonciations nous conduirons vers le point le plus important, celui de la protection des passagers. Ainsi il sera étudié quels sont les moyens mis en œuvre et à la disposition des passagers bénévoles afin de leur apporter la meilleure protection possible.

Partie 1. L'extension de l'application du droit terrestre aux passagers bénévoles maritimes.

Les passagers maritimes bénévoles maritimes font partie d'une catégorie hybride de passagers. En effet, ils ne sont ni des passagers maritimes « classiques » payant un billet, un contrat de passage en l'échange de la prestation de service de transport, ni des passagers bénévoles terrestres tels que l'autostoppeur ou l'ami qui se propose de déposer une personne à un endroit dans le but de lui rendre service, simplement pour être courtois.

Ce « mélange » d'origine crée une situation parfois compliquée, le passager se trouvant tiraillé entre droit maritime et droit commun de la responsabilité terrestre.

Chapitre 1. L'hésitation entre l'application d'une responsabilité délictuelle et contractuelle : La consécration de l'application du droit terrestre.

Aucune convention internationale ne s'impose à la France concernant le transport bénévole de passagers. On pourrait donc en déduire que le statut de ces passagers soit régi par la loi française. La loi du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime contient des dispositions concernant le transport de passagers, cependant, l'article 34 alinéa 3 prévoit expressément que sera exclu du champ d'application de cette loi les passagers bénévoles.

C'est donc le droit commun de la responsabilité qui régit le statut des passagers bénévoles maritimes.

La principale question qui va se poser concernant le statut des passagers bénévoles et qui a très souvent fait débat, c'est de savoir si c'est une responsabilité contractuelle ou délictuelle qui s'applique à ce type de passagers ?

Section 1. La question de l'application de la responsabilité contractuelle.

Nous l'avons vu, la loi ne régit pas le statut des passagers maritimes bénévoles, les textes législatifs et réglementaires ne nous seront donc d'aucune aide pour savoir quel régime de responsabilité doit être appliqué à ces passagers particuliers.

L'encadrement juridique du passager bénévole s'est donc fait à l'aide de deux autres sources du droit, à savoir la jurisprudence et la doctrine, et nous le verrons, ces deux sources n'ont pas toujours été en adéquation sur ce sujet.

§1. L'absence de fondement contractuel reconnu par la jurisprudence.

S'il est clair que la doctrine a toujours privilégié la piste de l'application du régime de la responsabilité délictuelle, il serait faux de dire qu'il en a toujours été de même concernant la jurisprudence. En effet, la jurisprudence a parfois douté, rendant des décisions qui pourraient être qualifiées d'incohérentes et qui ont conduit la doctrine à se poser de nombreuses questions sur les éventuelles implications de ce type de décisions.

A. Une jurisprudence en manque de cohérence.

Il est vrai que dans la majorité des cas, les juges ont semblé privilégier l'application d'un régime de responsabilité délictuelle aux passagers bénévoles maritimes. Cependant, les juges de la Cour de cassation ont parfois rendu des décisions surprenantes à ce sujet, en consacrant l'application de la responsabilité contractuelle aux passagers bénévoles, mais ce type de décisions sont isolées et ne représentent qu'une minorité, la Cour de cassation ayant, dans l'ensemble, privilégié l'application de la responsabilité délictuelle.

1. L'apparent rejet d'un fondement contractuel.

Un cas peut être cité dans lequel les juges ont tenté d'introduire un caractère contractuel dans les relations unissant ces personnes.

Dans cette affaire il s'agissait d'une femme, passagère bénévole d'un bateau de plaisance, qui avait été victime d'une double fracture à la suite d'une chute alors qu'elle descendait de la passerelle d'un bateau une fois la traversée de plaisance terminée. Cette affaire a été jugée par la 17^{ème} chambre de la Cour d'appel de Paris.

La Cour d'appel avait, à l'époque, rendu une solution plus que surprenante. En effet, cette dernière avait placée cette affaire sur le terrain de la responsabilité contractuelle car les conditions d'application de la loi du 18 juin 1966 n'étaient pas réunies. Ainsi cette dernière a considéré, dans un arrêt rendu le 6 mai 1998, que le transporteur maritime était tenu à une obligation de sécurité qui « *ne pouvait s'analyser qu'en une obligation de moyens à l'occasion des opérations d'embarquement et de débarquement des occupants dudit bateau au cours desquelles ceux-ci avaient un rôle personnel actif à jouer* » .

Cet arrêt reste, à ma connaissance, le seule et unique ayant reconnu un lien contractuel dans le transport bénévole.

En effet, il est de jurisprudence constante que le régime de responsabilité régissant le transport bénévole ne soit pas contractuel mais bel et bien délictuel car les juges refusent de voir un contrat dans le fait qu'une personne rende un service gratuit à une autre personne.

Si l'on fait référence à l'arrêt cité précédemment rendu par la Cour de cassation en 1994 sur les deux personnes qui allaient en Italie et qui avaient décidé de partager les frais de voyage, dans ce cas il y avait un échange des consentements entre ces deux personnes, et nous savons, que l'échange des consentements suffit à former le contrat.

En effet, le consentement est défini par « *l'accord de deux ou plusieurs volontés en vue de créer des effets de droit ; rencontre de ces volontés qui est la condition de la formation du contrat* ¹⁵ ». L'existence d'un contrat ne dépend donc à aucun moment du

¹⁵ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

paiement d'un prix, mais simplement de l'échange des consentements. Concrètement l'échange des consentements se fait lorsqu'une personne accepte l'offre de contracter que lui fait une autre personne.

Concernant la validité de la convention, l'article 1108 du code civil dispose que *« quatre conditions sont essentielles pour la validité d'une convention : le consentement de la partie qui s'oblige ; sa capacité de contracter ; un objet certain qui forme la matière de l'engagement ; une cause licite dans l'obligation »*.

Dans cette affaire, il y avait bien un échange des consentements concernant le voyage et le partage des frais. Après il reste à savoir si les quatre conditions pour la validité d'une convention étaient réunies. Il y avait bien le consentement de la partie qui s'est obligée, un objet à l'engagement, une cause licite dans l'obligation et les deux personnes en l'espèce étaient capables. Pourquoi les juges ont-ils alors refusé de reconnaître l'existence d'un contrat dans cette situation ? Serait-ce par le fait de la prise en compte de considérations sociales ?

En effet les juges refusent certainement de reconnaître l'existence d'un contrat lorsqu'un service est rendu gratuitement, ou tout au moins en l'absence du paiement d'un prix. Mais si tel est le cas, quels sont les critères à appliquer pour distinguer s'il y a existence d'un contrat ou pas ?

Ce comportement est un risque important d'insécurité juridique, les juges décideront au cas par cas s'il un contrat a été conclu ou pas selon les dommages que la victime a subis, il nous sera alors impossible, or cas flagrant, de déterminer si les juges reconnaîtront dans une affaire l'existence d'une convention entre les parties.

Les motivations des juges restent donc clairement insuffisantes pour pouvoir affirmer clairement quelle est leur position dans ce type de transport. Reconnaisent-ils l'existence d'une convention entre les parties ? Un régime contractuel doit-il être appliqué ? Ce transport peut-il être qualifié de bénévole ? Autant de questions auxquelles il nous est aujourd'hui difficile de répondre si l'on s'en tient uniquement à la jurisprudence.

De plus, il y a une situation qui implique beaucoup plus de questions concernant l'existence d'une convention entre les parties, c'est lors des compétitions, régates et manifestations nautiques. En effet dans ce cas là, il faudra se demander s'il existe un

contrat entre les skippers ? Cette question sera étudiée dans la deuxième partie de ce développement.

Cette hésitation concernant la reconnaissance d'un régime contractuel dans ce type de situation a été accentué par un arrêt rendu par la Cour d'appel d'Aix en Provence le 9 mai 1980.

2. Les conséquences sur le passager bénévole de la conclusion d'un contrat entre le fréteur et l'affréteur.

Dans cette affaire il s'agissait d'une femme qui se blesse à la suite d'une chute due à un fort mouvement de gîte du navire, qui, selon la victime, est due à une faute de manœuvre du capitaine. La victime avait été invitée sur le navire, par l'affréteur, pour une croisière d'agrément. Dans le contrat d'affrètement, il avait été introduit une clause d'exonération de responsabilité qui vise expressément les dommages corporels des victimes, et lorsque la victime réclama réparation à l'affréteur et au fréteur propriétaire, ces derniers lui opposèrent cette clause qui avait pour effet de n'engager leur responsabilité que dans le cas où une faute lourde aurait été commise.

Quand à la victime, elle considère que cette clause lui est inopposable car elle fait partie du contrat entre le fréteur propriétaire et l'affréteur, contrat auquel elle n'est pas partie. En effet, d'après l'article 1134 alinéa 1^{er} du code civil « *les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites* », cet article affirme le principe de la force obligatoire des contrats. Cependant cet article ne vaut que pour les parties qui ont constitué le contrat, qu'en est-t-il des tiers ?

Pour ces derniers, c'est à l'article 1165 du code civil qu'il faut faire référence, cet article dispose que « *les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ; elles ne nuisent point au tiers, et elles ne lui profitent que dans le cas prévu par l'article 1121* ». C'est le principe de l'effet relatif des contrats, le contrat n'a pas d'effets *erga omnes*, ainsi, sauf exception, le contrat conclu entre une personne A et une personne B ne peut pas créer de droits ou d'obligations sur une personne C, c'est ce qu'exprime l'adage *res inter alios acta*.

Dans cette affaire, la victime entendait fonder son action en réparation soit sur l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 et le principe de la responsabilité du fait des choses du code civil soit sur l'alinéa 5 du même article et le principe de la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés.

Le problème dans cette affaire c'est que la Cour d'appel n'a pas affronté le problème posé du terrain sur lequel se fonder pour rendre sa décision mais a axé son arrêt sur la recherche d'une faute lourde du capitaine. La Cour a tout simplement contourné le problème pour ne pas avoir à se prononcer sur un sujet qui fait débat.

Les contrats d'affrètement dans le transport maritime de passagers ne sont pas rares, mais ce qui l'est, ce sont ce type de contrats dans le transport de passagers bénévoles. En effet, il est fréquent que le fréteur propriétaire d'un navire affrète ce navire pour un transport de passagers ou une croisière. Mais dans ce cas, le transport ne se fait pas à titre gratuit, il y a donc une superposition de contrat et chaque partie est régie par des règles bien particulières et dispose d'un régime juridique clair. Ainsi, le passager dispose d'un contrat de transport avec l'affréteur et ce dernier d'un contrat d'affrètement avec le fréteur propriétaire. Chaque partie est encadrée par des règles juridiques distinctes et la confusion entre les régimes est très difficile voire même impossible. Dans ce cas « *les passager sont des tiers par rapport au contrat d'affrètement et la responsabilité éventuelle du fréteur à leur égard ne peut être contractuelle* ¹⁶ ».

Mais dans le cas présent, le problème est bien différent, en effet, la victime, passagère bénévole ne dispose pas de contrat de transport. De ce fait, le flou concernant le régime qui doit lui être applicable est total, surtout du fait que la clause d'exonération englobe bien les dommages corporels des passagers bénévoles. Cette clause doit-elle lui être opposable ? C'est à cette question qu'auraient dû répondre clairement les juges au lieu de s'efforcer à rechercher l'existence d'une faute lourde. Les juges auraient dû considérer que cette clause d'exonération de responsabilité était inopposable à la passagère bénévole victime de dommages corporels à la suite de cette croisière d'après le principe de la relativité des contrats.

¹⁶ A.VIALARD, CA Aix en Provence 9 mai 1981, yacht Collinga II, DMF 1981, p.664.

Cette maladresse nous conduit à des raisonnements fâcheux, en effet, de graves conséquences nuisibles à la sécurité juridique des victimes peuvent en découler.

B. Les implications possibles du raisonnement des magistrats.

Il faut tout de même noter, que même si ces décisions sont rares, elles impliquent forcément des conséquences importantes sur le statut des passagers bénévoles et contraignent la doctrine à se poser de nombreuses questions sur les possibles conséquences.

Ainsi, à la suite de la décision rendue concernant l'affaire du yacht Collinga II, deux points méritent d'être étudiés, les conséquences concernant le jeu de la clause de non-responsabilité et l'éventuelle application des règles de responsabilité quasi-délictuelle.

1. Admission implicite du jeu de la clause.

Dans l'affaire citée ci-dessus, la victime considérait donc que la clause d'exonération de responsabilité donc il était question dans le contrat d'affrètement ne lui était pas opposable. Le problème est que dans cette affaire, les juges n'ont pas répondu à la question de l'application de cette clause à la victime, qui n'était pas partie au contrat d'affrètement, de ce fait il est logique que le jeu de cette clause en l'espèce puisse être envisagé.

Cette admission implicite est très dangereuse pour les victimes. En effet, cette clause peut être définie comme « *une clause qui a pour objet d'exonérer à l'avance une personne de toute responsabilité pour tel ou tel dommage possible, et qui, nulle en matière délictuelle, n'a, en matière contractuelle, de vertu exonératoire que pour les fautes légères* ¹⁷ ». Cette possibilité d'exclure sa responsabilité ne peut être autorisée que pour des relations entre deux professionnels, dans les limites de la bonne foi et pour autant qu'elle ne porte pas sur les obligations essentielles du contrat.

Cependant, dans les contrats entre professionnels et consommateurs ou profanes ces clauses sont réputées non écrites d'après l'article L132-1 du code de la consommation qui considère notamment que « *dans les contrats conclus entre professionnels et non-*

¹⁷ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

professionnels ou consommateurs, sont abusives les clauses qui ont pour objet ou pour effet de créer, au détriment du non-professionnel ou du consommateur, un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat[...] les clauses abusives sont réputées non écrites ».

Cependant même si ces clauses sont autorisées entre les professionnels, toutes les dérives ne sont pas pour autant permises. En effet, la jurisprudence est venue poser des limites à cette liberté en considérant que devait être réputée non écrite qu'une clause limitative de responsabilité contredisant l'obligation essentielle du débiteur.

Ainsi, dans le cas présent, la clause de non responsabilité ne doit pas être appliquée à la victime, mais dans la solution rendue par les juges, la situation n'est pas aussi claire que ce qu'elle aurait due l'être. En effet, le fait que les juges ne se prononcent pas sur l'applicabilité de cette clause rend la situation délicate et on peut se demander si une applicabilité de cette clause ne peut pas en être déduite ? En cherchant à prouver la faute lourde du capitaine, la Cour d'appel a admis implicitement le jeu de cette clause et donc l'opposabilité des dispositions de la charte parties aux tiers ce qui est totalement contraire au principe de la relativité des contrats et provoquer une insécurité juridique.

L'opposabilité de cette clause à la victime n'est pas la seule conséquence de la solution rendue par la Cour d'appel d'Aix en Provence.

2. Application des règles de responsabilité civile quasi-délictuelle.

Le régime de responsabilité civile quasi-délictuelle est régi par l'article 1383 du code civil qui dispose que « *chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence* ». Entre la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle, le régime est le même, seul le fait générateur change.

En effet, pour la responsabilité civile délictuelle le fait générateur sera un délit, c'est-à-dire « *un fait dommageable intentionnel (accompli avec intention de causer le*

dommage)¹⁸ » et concernant la responsabilité civile quasi délictuelle, le fait générateur sera un quasi délit, c'est-à-dire « *un fait dommageable non intentionnel (accompli par négligence ou par imprudence, sans intention de causer un dommage)*¹⁹ ».

Ainsi, le régime de responsabilité quasi délictuelle impose à la victime de prouver un dommage, un fait dommageable et un lien de causalité entre ces deux éléments. C'est ce qui résulte des articles 1382 et 1383 du code civil. Ces deux articles traitent de la faute, de la négligence ou de l'imprudence, mais en aucun cas ils ne traitent de l'intensité de la faute. En effet aucun de ces articles ne précisent que ce doit être une faute lourde ou une négligence ou imprudence d'une gravité particulièrement avérée. Ces notions sont envisagées dans leur globalité, ainsi, il en résulte que ces responsabilités doivent pouvoir jouées dès qu'une de ces notions est prouvée, et qu'il est également rapporté la preuve d'un dommage et d'un lien de causalité.

Le problème dans le cas de l'affaire du yacht *Collinga II* est que l'on aurait pu penser que les juges avaient appliqué le régime de responsabilité civile quasi délictuelle, mais dans ce cas, pourquoi ces derniers se bornent-ils à rechercher l'existence d'une faute lourde ? Si les juges ont réellement appliqué ce régime, ces derniers ont « *exigé de la victime qu'elle rapporte une preuve qui ne lui été pas demandée*²⁰ ». Dans ce cas les juges ont fait une application totalement fautive du régime de responsabilité de l'article 1383, car il est clair que la victime n'avait pas à rapporter la preuve d'une faute lourde, la seule preuve d'une négligence ou d'une imprudence suffisait.

En l'espèce, il est probable que les juges, afin de ne pas se prononcer sur ce sujet qui fait débat depuis des années, aient évité de répondre à la question de savoir quel est le régime de responsabilité du passager bénévole en transport maritime. Cependant, en contournant cette question, la solution des juges est à l'origine de nombreuses questions sur la motivation de leur décision, questions qui restent en grande partie sans réponses. Cette hésitation caractérisée des juges est la source d'une insécurité juridique pour les victimes qui ne savent pas quel est le régime juridique qui leur est applicable.

¹⁸ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « *Quadrige* », 8^{ème} édition.

¹⁹ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « *Quadrige* », 8^{ème} édition.

²⁰ A. VIALARD, Cour d'appel d'Aix en Provence 9 mai 1980, DMF 1981, p.666.

Cependant, si les juges apparaissent frileux en la matière, la doctrine affirme clairement sa position sur cette question depuis des années, en considérant que tout régime contractuel en matière de transport maritime bénévole doit absolument être écarté.

§2. L'avis de la doctrine : Une large majorité en faveur de l'application de la responsabilité délictuelle.

La doctrine, quant à elle, se montre bien moins hésitante concernant le régime de responsabilité à appliquer aux passagers bénévoles. En effet, la plupart des auteurs considèrent que le régime de responsabilité délictuelle est le seul régime envisageable pour régir les passagers bénévoles.

Cependant, cette théorie n'est pas unanime et il reste quelques auteurs qui considèrent que c'est le régime de responsabilité contractuelle qui doit être appliqué.

A. Le principal fondement de la responsabilité délictuelle en matière de transport maritime bénévole : la théorie de la courtoisie.

Il résulte donc du paragraphe précédent que la question de l'application de la responsabilité délictuelle ou contractuelle en matière de transport maritime bénévole n'est pas toujours clairement tranchée par la jurisprudence, même si, dans la majorité des cas, les juges reconnaissent la responsabilité délictuelle.

Cependant, si le doute est parfois permis concernant l'avis de la jurisprudence, concernant la doctrine, il y a un consensus en faveur de l'inexistence de contrat dans ce genre de situation. En effet, la majorité des auteurs s'opposent fermement à la reconnaissance de tout lien contractuel entre le passager bénévole et la personne qui l'a invité à bord ou le propriétaire du navire, car reconnaître l'existence d'un lien contractuel dans ces situations reviendrait à reconnaître l'existence d'un contrat dans presque chaque acte de notre vie quotidienne. Ainsi, lorsqu'un ami nous inviterait à nous déposer quelque part, cela reviendrait à admettre l'existence d'un contrat dans ce type de situation.

Pour la majorité des auteurs, ce type de situation est totalement inconcevable et ne peut être envisagé tant sur des fondements juridiques que sur des fondements sociaux et moraux.

Selon la doctrine, la non application de la responsabilité contractuelle se fonde dans la théorie de la courtoisie, en effet, lorsqu'une personne invite un de ses amis à faire une balade le week-end à bord de son bateau ou l'invite à réaliser une croisière d'agrément à ses côtés, elle ne matérialise en rien sa volonté de contracter avec son invité, cela résulte tout simplement du plaisir de partager une activité de détente ensemble. Dans ces situations, on se retrouve en présence « *d'accords de volonté qui n'obligent pas juridiquement parce que les intéressés n'ont pas voulu établir entre eux un rapport juridique qui permette d'exiger l'exécution d'une obligation* ²¹ ».

Cet accord, peut donc se caractériser en un acte de courtoisie entre deux personnes, rien de plus, sans forcément y voir un contrat au sens habituel du terme, Philippe Malaurie parlait quant à lui de « *fantôme de contrat* ²² ».

En réalité, l'élément majeur est la volonté des parties de se placer ou non sous un régime contractuel, il faudra alors que le juge tiennent compte de cet élément, savoir si au moment de leur accord les parties considéraient que cela n'était qu'un simple service, un simple souhait de s'entendre sur un sujet sans pour autant qu'une relation contractuelle naisse entre ces deux personnes.

Une personne qui rendra service ne sera pas forcément liée par un contrat à la personne à qui elle a rendu service, tout dépendra de la raison pour laquelle elle a rendu ce service, de son intention de départ. Ainsi, un arrêt a été rendu par la première chambre civile de la Cour de cassation le 7 avril 1998 et a considéré que l'initiative d'un passant d'aider un propriétaire à dresser une échelle pour décrocher un nid n'était pas un contrat ²³.

Dans cette affaire le passant a pris l'initiative d'aider le propriétaire, aucun service ne lui a été demandé, cela était une aide spontanée qu'il a accordée. Il est donc clair qu'il résulte de cette attitude l'absence de volonté de former un contrat entre ces deux

²¹ F. TERRE, Ph. SIMLER et Y. LEQUETTE, Droit civil, Les obligations, Dalloz, coll. « Précis », 10^e éd., 2009.

²² Ph. MALAURIE et L. AYNES, Droit civil, Les obligations, éd. Cujas, 6^{ème} éd., 1995/1996, n°348.

²³ Cass. 1^{re} civ., 7 avr. 1998 : JCP G 1998, II, 10203, note Gout ; Defrénois 1998, p. 1050, obs. Delebecque.

personnes, d'où l'application du régime de responsabilité civile délictuelle qui en découle. Ce n'était qu'un simple service, il n'y avait pas d'*animus negotii contrahendi*.

C'est donc bel et bien la volonté des parties qui importe pour déterminer le régime juridique, cette volonté va se traduire à travers deux notions : l'obligation ou l'obligeance. De ces deux notions en résultera l'application d'un régime juridique différent. En effet comme le fait remarquer L. Josserand « *nul n'est engagé juridiquement en dehors de sa volonté [...] il rend un service, à titre gracieux et par pure complaisance ; il ne fait pas une affaire, il reste en dehors du domaine juridique. La position prise par le conducteur obligeant n'est point différente de celle là ; elle relève de la courtoisie et non du contrat, elle est à la base d'obligeance et non d'obligation ; et la preuve en est que si ce conducteur, rétractant son offre amiable, se refuse à rendre jusqu'au bout le service espéré, son obligé serait mal fondé à se plaindre et à mettre en mouvement une responsabilité contractuelle qui n'a jamais existé* ».

Cependant, certains auteurs continuent à penser que le régime de la responsabilité contractuelle doit être envisagé dans ce type de situation.

B. Des exceptions, « qui confirment la règle » ?

Le principal opposant à la théorie de l'application de la responsabilité délictuelle est Philippe Le Tourneau, ce dernier considère que dès l'échange des consentements le contrat serait formé, en effet, le paiement d'un prix n'est pas une condition pour qu'un contrat naisse, le simple échange des consentements des parties suffit, il faut cependant, que le consentement ne soit pas affecté d'un vice.

Dans le cas des transports de passagers bénévoles, il y a bien échange des consentements entre la partie qui invite une personne à embarquer et la partie qui monte à bord. Ainsi, à partir de ce moment, et même en l'absence de tout paiement d'un prix, le contrat serait formé.

C'est ce que considère Le Tourneau, ce dernier ne voit pas « *en droit, la raison pour laquelle la qualité de contrat est déniée ici dans la mesure où il y a bien une rencontre de volontés sur un objet déterminé, comportant un déplacement dont une partie a la*

maîtrise, et alors que le caractère onéreux n'est pas de l'essence de ce contrat. Ici la seule explication est que l'on pose un postulat que tout transport est le fait d'un professionnel. Nul texte ne justifie cela²⁴ ».

Le raisonnement de cet auteur semble tout à fait justifié. En effet, si l'on reprend la démonstration développée antérieurement²⁵, il n'y a aucun fondement juridique dans le fait que ne soit pas admis le caractère contractuel de la relation unissant le passager bénévole et le chef de bord ou le propriétaire du navire. Dès le moment où l'échange des consentements a eu lieu, que ces consentements ne sont pas viciés et que les conditions de l'article 1108 du code civil sont réunies, le contrat est bel et bien formé. Si nous prenions en compte ces considérations purement juridiques et uniquement celles-ci, il n'y aurait aucune raison à ce que le caractère contractuel ne soit pas reconnu.

Cependant, dans ce cas, la volonté des parties n'est pas prise en compte. Leur volonté de ne pas entrer dans la sphère contractuelle et de rester simplement dans la courtoisie n'est pas respectée dans ce type de raisonnement.

L'alinéa 1^{er} de l'article 1134 du code civil dispose que « *les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites* », ainsi cet article consacre le principe de l'autonomie de la volonté, cependant, si ce principe fonctionne une fois le contrat formé, il se doit également de fonctionner avant la formation de ce contrat et cette volonté des parties doit être respectée dans toutes circonstances, donc si ces dernières refusent de se soumettre à la sphère contractuelle, leur volonté doit être respectée.

De ce fait, de nombreuses jurisprudences rendues par la Cour de cassation ont été très violemment critiquées par une certaine partie de la doctrine qui place ce type de relation dans la sphère contractuelle. Un arrêt rendu par la Cour de cassation en 1994 a ainsi fait l'objet de vives critiques à ce sujet. En l'espèce il s'agissait d'un employé municipal qui, en dehors de ses heures de services, avait accepté d'élaguer gracieusement un arbre dans la propriété d'un tiers. Durant l'élagage, l'employé municipal chute. La Cour d'appel avait considéré que le propriétaire était responsable partiellement du fait qu'il

²⁴ Ph Le Tourneau, Contrat de transport, Répertoire de droit civil, 2001, n°10.

²⁵ Cf supra, l'apparent rejet d'un fondement contractuel.

n'avait pas imposé à l'employé municipal d'utiliser un matériel de sécurité adéquat, la responsabilité du propriétaire avait été fondée sur le terrain de la responsabilité délictuelle. Un pourvoi est formé contre cet arrêt mais la Cour de cassation rejette le pourvoi car elle considère que « *c'est dans l'exercice de son pouvoir souverain d'interpréter la volonté des parties que la cour d'appel a retenu qu'il ne s'était pas noué, entre M. X... et M. Y..., de relations contractuelles de quelque forme que ce soit et que leur rapport relève d'un pur acte de courtoisie*²⁶ ».

La Cour d'appel et la Cour de cassation ont pris en compte la volonté des parties au moment de la réalisation gracieuse de l'élagage et ont appliqué le régime juridique en fonction de la volonté des parties.

Cette décision a fait l'objet de critiques²⁷, dont notamment celle de M. Boitard. Selon lui, la responsabilité dans cette affaire aurait dû être placée sur le terrain de la responsabilité contractuelle en considérant en l'espèce qu'il y avait là une inexécution d'un service gratuit.

En l'espèce le problème principal qu'avait soulevé la doctrine était que la victime était un professionnel, ce n'était donc plus un simple acte de courtoisie mais bien un service gratuit, dans notre espèce l'employé municipal avait fourni une prestation professionnelle sans contre partie, du fait de la fourniture de cette prestation professionnelle, leur relation devait être soumise à un contrat.

Il résulte donc de ces constatations que la discussion reste ouverte concernant le régime juridique applicable aux passagers bénévoles. Cependant malgré quelques hésitations des juges et controverses de la doctrine, il s'avère que la piste de la responsabilité délictuelle soit largement adoptée et appliquée.

²⁶ Cass. 2e civ., 26 janv. 1994 : Resp. civ. et assur. 1994, comm. 114 ; Juris-Data n° 1994-000907.

²⁷ M. Boitard, *Les contrats de services gratuits*, thèse Paris, 1941 ; J. Huet, *Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle. Essai de délimitation des deux ordres de responsabilité*, thèse Paris II, 1978, n° 113 et s.

Section 2. La consécration de l'application de la responsabilité délictuelle.

La responsabilité délictuelle est donc le maître mot lorsqu'il s'agit de régime applicable à ces passagers si particuliers. Cependant, la responsabilité délictuelle peut être mise en œuvre dans des situations bien différentes, c'est la raison pour laquelle l'étude des fondements de la responsabilité délictuelle est inévitable.

§1. Le fondement de la responsabilité délictuelle.

La responsabilité délictuelle en matière de navigation de plaisance, peut donc être actionnée sur différents fondements. Le premier fondement est celui issu du classique article 1382 du code civil selon lequel « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Cet article est un pilier de notre droit civil en matière de responsabilité.

Cependant, ce n'est pas le seul fondement possible d'une action en responsabilité dans le champ d'étude qui nous intéresse, en effet, un revirement de jurisprudence très important est venu étendre la possibilité pour les victimes d'actionner une action en responsabilité contre « le plaisancier » en accordant aux victimes le droit de fonder leur action en responsabilité sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil.

Reste à préciser que ces deux fondements ne sont pas les seuls, en effet, il ne faut pas oublier le cas de la communication d'incendie, qui, même s'il fait l'objet de vives critiques notamment du fait de son caractère obsolète, est toujours en vigueur actuellement.

A. La responsabilité délictuelle du fait d'une faute personnelle.

L'action en responsabilité actionnée par un passager bénévole peut donc être engagée sur le fondement de l'article 1382 du code civil. Ce principe a été posé par un arrêt rendu en 1928 par la jurisprudence et marque le début d'une jurisprudence riche en la matière, du fait de ses revirements et parfois de ces incohérences. Cet arrêt rendu en

1928 peut être considéré comme le point de départ de la prise en compte de la protection des passagers bénévoles par la jurisprudence.

1. Le point de départ : L'arrêt de 1928.

Avant ce revirement opéré par les arrêts de 1968, les passagers bénévoles victimes ne pouvaient invoqués que l'article 1382 du code civil. Ce principe a été posé par un arrêt rendu par la Cour de cassation le 27 mars 1928.

Dans cet arrêt la Cour a considéré que « *la présomption instituée par l'article 1384, alinéa 1^{er}, à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une garde, en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été établie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé ; [...] cette présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture [...] à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole ; [...] ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes [...] ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du code civil*²⁸ ».

Ainsi même si cet arrêt a été rendu dans le cadre d'un transport bénévole terrestre, il est évident qu'il pouvait être transposé au maritime, car toutes les caractéristiques énoncées en l'espèce pouvaient être applicables à un navire aussi bien qu'à une voiture. C'est pourquoi cet arrêt est considéré comme l'arrêt qui a fondé l'action en responsabilité du passager bénévole uniquement sur l'article 1382 du code civil.

2. L'élément central : L'article 1382.

L'article 1382 du code civil dispose que « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Cet article pose donc le principe de la réparation, celui qui est à l'origine du dommage a l'obligation de réparer le dommage subi par la victime.

²⁸ Cass. Civ. 27 mars 1928, D.P 1928, 1, 145, note RIPERT ; S. 1928, 1, 353, note GENY.

Mais cette responsabilité ne peut pas être engagée sur la simple preuve du dommage, la victime devra également prouver le fait dommageable et le lien de causalité entre le dommage qu'elle a subi et la faute, le fait dommageable.

Concernant le préjudice, il peut être défini comme un « *dommage subi par une personne dans son intégrité physique, dans ses biens, dans ses sentiments, qui fait naître chez la victime un droit à réparation* ²⁹ ». Pour que l'article 1382 du code civil puisse jouer, ce dernier doit être certain, direct et actuel, il ne pourra en aucun cas être éventuel.

En ce qui concerne la faute, elle doit être objective et prouvée par la victime au même titre que le dommage subi par elle.

Pour terminer, la victime devra prouver le lien de causalité entre ces deux éléments. Le présumé fautif pourra s'exonérer ou atténuer sa responsabilité si le lien de causalité n'est pas établie, mais également si le fait de la victime a contribué à la réalisation du dommage.

Il résulte donc de ces constatations que lorsque la victime ne pouvait invoquer que l'article 1382 du code civil lors de son action en responsabilité à la suite d'un dommage résultant d'un transport bénévole, ses chances de voir aboutir son action étaient très réduites. En effet, dans ce type de situation, les passagers bénévoles sont souvent des amateurs, des personnes qui pratiquent la navigation occasionnellement voire même exceptionnellement si, par exemple, elles sont invitées par un ami ou un membre de la famille propriétaire d'un navire. De ce fait, il s'avèrera très difficile de prouver la faute du chef de bord ou du propriétaire du navire.

En effet comme le fait remarquer le professeur P. Bonassies « *le plaisancier sera responsable de sa faute. La faute pourra prendre deux formes : mauvais entretien de la navigabilité du navire ou faute de manœuvre, la méconnaissance des règles de route ou de barre car le plaisancier, comme tout marin, doit respecter les règles internationales et nationales de route et de barre* ³⁰ ». Mais dans ce cas, il sera difficile pour le passager

²⁹ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

³⁰ P. BONASSIES, la responsabilité du plaisancier en croisière, Gaz. Pal. 1997, « Numéro spécial droit de la plaisance », n°288-289, 2^{ème} partie, p. 33.

de déceler la faute de manœuvre ou le mauvais entretien, car ce dernier, sera dans la plupart des cas totalement étranger au monde nautique.

Ainsi, le revirement de jurisprudence opéré par les arrêts rendus par la Cour de cassation en 1968 apparaît comme une véritable libération pour les victimes d'accidents survenus au cours de transport bénévoles ou croisières d'agrément.

B. Le revirement opéré par les arrêts de 1968.

Il est vrai que les décisions rendues en 1968 par la Cour de cassation ont marqué le point de départ du développement des actions en réparation des victimes d'incident nautiques car, il n'est plus nécessaire de prouver une faute à la différence des actions fondées sur l'article 1382 du code civil. Ainsi, l'aboutissement positif pour les victimes de l'action en responsabilité s'est développé avec la mise en place de ce nouveau fondement.

1. Les arrêts.

Ces arrêts ont été rendus dans le cadre par la Chambre mixte de la Cour de cassation le 20 décembre 1968. Ils concernaient des accidents à la suite de transports bénévoles terrestres.

Ainsi, dans la première affaire, M. X transportaient plusieurs personnes à titre bénévole, lorsqu'à un carrefour, sa voiture entra en collision avec celle de M. Y. A la suite de cet accident, plusieurs personnes furent blessées, notamment celles transportées bénévolement.

Dans la deuxième affaire il s'agissait de M. Y qui conduisait Mme X auprès d'un ami dont la voiture était en panne. Dans cette affaire, il faut préciser que Mme X avait réglé un achat d'essence à M. Y pour lui montrer sa gratitude, achat d'une quantité supérieure à ce qui était nécessaire pour le trajet.

Enfin, dans la troisième affaire Melle X était transportée à titre bénévole dans la voiture de M.Y, au cours du transport la voiture quitta la chaussée et se renversa sur le bas côté. Melle X fut blessée.

Dans ces trois affaires aux situations similaires, la chambre mixte décida que « *la responsabilité résultant de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, peut être invoquée contre le gardien de la chose par le passager transporté à titre bénévole, hors les cas où la loi en dispose autrement* ».

Ces arrêts ont été rendus dans le cadre de transport bénévole terrestre. La question qui s'est alors posée à l'époque était de savoir si cette jurisprudence pouvait être transposée aux passagers bénévoles maritimes ?

La Cour de cassation n'a pas laissé subsister le doute bien longtemps puisque quelques mois plus tard, le 5 mars 1969, elle rendit un arrêt concernant le transport et la navigation maritime bénévole. Dans cette affaire il s'agissait de deux personnes qui avaient été retrouvées mortes dans la cabine d'un yacht de plaisance à la suite d'une intoxication par les gaz provenant d'une fuite d'un élément du moteur logé dans une chambre contiguë à la cabine.

La mère et la sœur de l'une des deux victimes fondèrent leur action en responsabilité sur l'article 1384 alinéa 1 du code civil. La Cour d'appel débouta les requérantes, en effet, d'après la Cour, pour que les personnes puissent invoquer cet article, il faut que le transport soit à titre onéreux ou du moins intéressé. La Cour d'appel releva que les éléments constitutifs d'une action basée sur cet article n'étaient pas réunies et débouta les requérantes.

Mais la Cour de cassation ne fut pas de cet avis et considéra que « *la responsabilité résultant de ce texte (ndlr 1384 alinéa 1 du code civil) peut être invoquée contre le gardien de la chose par le passager transporté à titre bénévole dans son véhicule, hors les cas où la loi en dispose autrement* ». La Cour reprit alors l'attendu rendu par la chambre mixte concernant le transport bénévole terrestre et appliqua logiquement la décision rendue en matière terrestre au passagers bénévoles maritimes.

Ces arrêts consacrèrent l'application de la responsabilité du fait des choses en matière de transport bénévole.

2. L'apparition de la responsabilité du fait des choses dans le domaine de la plaisance.

Cet arrêt marque le point de départ de « l'histoire » de la responsabilité du fait des choses en matière de navigation de plaisance. Cet arrêt ne fut pas une surprise et était même attendue par la doctrine car, après avoir consacré l'application de ce type de responsabilité en matière aérienne³¹ et terrestre, il fallait donc confirmer la possibilité d'invoquer la responsabilité du fait des choses en matière de navigation de plaisance.

En réalité cette décision rendue par la Cour de cassation doit être expliquée par l'idée et de maîtrise de la chose, en effet comme le fait remarquer Josserand « *la vérité est que la responsabilité du fait des choses inanimées, telle qu'elle est inscrite dans le premier alinéa de l'article 1384, se déduit [...] de l'idée de pouvoir et de maîtrise : là où le pouvoir est, là où se trouve la direction, là doit également résider la responsabilité. Or, le conducteur répond à cette formule aussi bien dans ses rapports avec le voyageur transporté gracieusement que dans ses relations avec des non-occupants*³² ».

Les articles 1382 et 1384 alinéa 1^{er} du code civil, même s'ils apportent une sécurité considérable en matière de réparation à la victime, ne sont pas les seuls régimes de responsabilité pouvant être invoqués en matière de plaisance. En effet, il reste encore à voir le cas de la responsabilité qui doit être engagée en matière de communication d'incendie.

C. Le cas particulier de l'incendie.

Le risque d'incendie est à prendre en compte avec sérieux car les navires contiennent beaucoup d'éléments potentiellement inflammables comme notamment des bouteilles de gaz. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire d'étudier le régime de responsabilité en cas d'incendie, régime si particulier et qui fait l'objet de nombreuses critiques.

³¹ Grenoble, 1^{er} avril 1968, JCP 1969, II, 16752, note DE JUGLART et DU PONTAVICE.

³² L. JOSSERAND, Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles, D.H. 1926, chron. p. 21, spéc. p.24.

1. Le régime.

Le problème de la communication d'incendie a, au tout départ, posé problème lors d'un arrêt rendu par la Cour de cassation en 1920, dans cet arrêt, les juges ont reconnu à la victime d'un incendie le droit d'agir contre son responsable sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 du code civil. Comme le fait remarquer F-X. Pierronnet « *les assureurs craignant une hausse des primes d'habitation* » à la suite de cet arrêt, ont exercé une pression non négligeable sur le législateur qui a réagi en modifiant l'article 1384 du code civil. Il résulte de cette modification l'article 1384 alinéa 2 du code civil, issu de la loi du 7 novembre 1922. Cet alinéa dispose que « *celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie aura pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à, sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable* ». Ainsi, un régime particulier a été établi pour les dommages résultant d'un incendie.

Avant tout autre développement, nous nous devons de relever la précision de cette exception. En effet, la notion « communication d'incendie » exclue beaucoup de situations, et donc, cette notion doit être strictement définie avant toute analyse du régime juridique applicable dans ce type de situation.

L'incendie peut être défini comme l' « *embrasement d'une chose quelconque, mobilière ou immobilière, entraînant sa destruction partielle ou totale sous l'action directe d'un feu susceptible de se propager*³³ ». Dans cette définition, il convient de remarquer qu'il n'est pas précisé si un incendie résulte d'un acte volontaire ou involontaire. Cependant, dans la plupart des situations, la jurisprudence relève cette distinction. En effet, un incendie sera souvent considéré comme une inflammation accidentelle, de ce fait, la jurisprudence considère qu'en cas de feu volontaire, le dommage restera soumis au régime général de la responsabilité du fait des choses, c'est dans ce sens qu'a été rendu un arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 17 décembre 1970.

³³ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

La notion de communication suppose, quant à elle, que l'incendie se soit propagé, ainsi, « *l'incendie du bien du défendeur [doit avoir] produit les dommages en dehors de ce bien*³⁴ ».

Enfin il résulte de l'article 1384 alinéa 2 que le lien de causalité entre la faute et le dommage, élément classique de ce type de responsabilité, doit être également prouvé par la victime.

Ce régime, « *le seul applicable lorsqu'il existe une relation directe entre l'incendie et les dommages subis par des tiers* », est un régime ancien. En effet, établie en 1922, ce dernier fait actuellement l'objet de vives critiques, notamment sur le fait qu'il serait désuet et plus en concordance avec les mentalités d'aujourd'hui.

2. La communication d'incendie : Une loi à éteindre ?³⁵

Ce régime est actuellement au centre de nombreuses critiques. En effet, d'après certains auteurs, il serait obsolète. L'objectif principal aujourd'hui est la protection des victimes, les juges et une partie de la doctrine adoptent une position victimiste, souvent à l'encontre des principes juridiques qui ont existé jusqu'à présent, ces derniers font prévaloir l'indemnisation des victimes.

Le régime institué par l'article 1384 alinéa 2 n'est pas en faveur des droits de la victime et donc certains auteurs souhaitent que ce régime soit supprimé³⁶, et ce, déjà depuis plusieurs années.

Il est possible que, les juges n'étant pas insensible au problème de l'indemnisation des victimes, écartent ce régime qui fait déjà l'objet d'une application très stricte par les juges. Il ne serait donc pas étonnant que dans quelques années, le législateur vienne supprimer cette loi afin de favoriser une meilleure indemnisation des victimes.

³⁴ J. FLOUR, J-L AUBERT et E. SAVAUX, Droit civil, Les obligations, 2. Le fait juridique, Armand Colin, 9^{ème} éd., 2001, n°263, p.256.

³⁵ Titre inspiré de la note de G. COURTIEU, Communication d'incendie : Une loi à éteindre, Gaz. Pal 1995, 1, doct. P. 610.

³⁶ M.F FEUERBACH-STEINLE, De l'opportunité de la suppression de l'alinéa 2 de l'article 1384 du code civil, JCP N 1993, I, p.38 ; S. SZAMES, l'abrogation de l'article 1384 alinéa 2 du code civil : Une nécessité aujourd'hui impérieuse, Petites Affiches, 27 mars 2002, p.6.

Cet accès à l'action en responsabilité sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil pose la question primordiale de savoir qui va être désigné gardien de la chose ?

§2. La responsabilité présumée du gardien.

La responsabilité du fait des choses implique donc la responsabilité du gardien de la chose, seulement, avant que cette responsabilité soit engagée, il faut réussir à prouver le lien de causalité entre le dommage et le fait de la chose.

A. La responsabilité du chef de bord mise au premier plan.

Avec ce système de responsabilité, c'est la responsabilité du chef de bord qui sera mise en avant. En effet, étant désigné comme le gardien du navire, le chef de bord sera donc mis au premier plan lors de la recherche d'un responsable en cas d'incident, du fait du lien évident qui existe entre lui et « la chose » à savoir le navire.

1. La chose : Le navire.

L'article 1384 alinéa 1 du code civil dispose qu' « *on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Ainsi il résulte de cette définition qu'afin que ce régime de responsabilité soit engagé, il faut qu'il y ait une chose.

Quelle est cette chose ? Comment peut-on définir cette notion au sens si large dans le contexte de la garde ? La chose doit elle être entendue au sens large ou de façon restreinte ?

Cette question a posé de nombreux problèmes aux juges et a fait débat dans la doctrine. Mais la jurisprudence ainsi que la grande majorité de la doctrine ont considéré qu'il fallait retenir la notion de chose dans son sens le plus large. En effet, dans un arrêt rendu par la 2^{ème} chambre civile de la Cour de cassation, les magistrats ont retenu le fait que

toute chose susceptible de garde peut donner lieu à l'application de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil. La jurisprudence rejette donc toute approche restrictive.

Il en est de même pour certains auteurs. En effet, certains considèrent que la chose « *doit être entendue de façon aussi compréhensive que possible : il s'agit de n'importe quelle chose*³⁷ ». Toujours d'après les mêmes auteurs, ce sera alors le cas d'un solide, d'un liquide ou même d'un gaz.

Cependant il ne faut pas écarter de ce développement un élément important c'est la notion de garde qui est, dans l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, indissociable de la notion de chose. En effet la garde du navire s'étend-elle à tous les éléments de ce navire ou est elle restreinte à certains éléments ? Cette question est fondamentale car les agrès et appareils sont constamment utilisés en matière de navigation, de ce fait, il faut se demander si la garde s'étend aussi à ces éléments ?

C'est ce que considère F-X Pierronnet, d'après lui « *il ne fait pas de doute que la notion de chose s'étend très certainement aux agrès et appareils du navire ainsi qu'à tout élément se trouvant à bord*³⁸ ».

Cependant, un problème se pose avec ce type de raisonnement, cette prise en compte extensive de la notion de chose ne nous conduit-elle pas à une indemnisation systématique des victimes ?

Toute chose, quelque soit les circonstances dans lesquelles elle se trouve doit-elle être prise en compte dans l'application du régime de responsabilité de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil ? C'est ce que nous verrons postérieurement, en effet il faut se demander si la distinction entre rôle passif ou actif s'avère nécessaire en matière de transport bénévole ?

Après avoir vu la notion de chose au sens de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, il convient à présent de se demander qui va être désigné comme étant le gardien de cette chose.

³⁷ J.FLOUR, J-L AUBERT et E. SAVAUX, Droit civil, Les obligations, 2. Le fait juridique, Armand Colin, 9^{ème} éd., 2001, n° 242, p. 234.

³⁸ F-X. PIERRONNET, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, PU d'Aix-Marseille, 2004.

2. Le gardien de la chose : Le chef de bord.

Avant tout développement sur la garde en matière de navigation de plaisance, il convient, dans un premier temps, de rappeler quelques arrêts incontournables qui ont précisé le principe de la responsabilité du fait des choses et par la même occasion la notion de garde et le statut du gardien.

Il s'agit tout d'abord de l'arrêt Teffaine, rendu par la Cour de cassation le 16 juin 1896, qui est a retenu la responsabilité d'un employeur du fait de l'explosion d'une chaudière d'un remorqueur qui a coûté la vie à un de ses employés.

Par cet arrêt la Cour retient la responsabilité de l'employeur sur le terrain de la responsabilité du fait des choses alors qu'aucune faute n'avait été prouvée contre le responsable. Cette jurisprudence a été d'une grande aide aux employés, qui, dans la plupart des cas, rencontraient de grandes difficultés à rapporter la preuve d'une faute de leur employeur.

Cette jurisprudence a été renforcée par l'arrêt Jand'heur rendu par les Chambres réunies de la Cour de cassation le 13 février 1930. Dans cet arrêt la Cour considère que « *la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 alinéa 1er, à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, sans qu'il suffise au gardien pour s'exonérer de toute responsabilité, de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue ; la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 alinéa 1er, rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même* ».

Cet arrêt est donc fondamental car il pose à l'encontre du gardien une présomption de responsabilité, à partir de cet arrêt seule une cause étrangère pourra exonérer le gardien.

a. *La notion de garde.*

La notion de garde a fait l'objet d'une évolution jurisprudentielle importante. En effet, au début de leur tentative de définition de la notion de garde, les juges ne voulaient pas restreindre cette notion à la détention matérielle de la chose. Ainsi, ces derniers considéraient que la possession d'un droit sur la chose suffisait à caractériser la garde, il fallait donc que deux éléments soient réunis : la direction et le contrôle.

Mais cette analyse pouvait s'avérer dangereuse, en effet les magistrats ne cherchaient pas à aller plus loin que la possession juridique de la chose mais cela ne correspondait pas aux situations quotidiennes. En effet, il est fréquent qu'une personne qui avait la garde de la chose (dans le sens donné par les juges à cette époque) ne détienne pas matériellement la chose au moment de l'incident. Dans ce cas, il était difficile de désigner le gardien responsable.

En matière de navigation de plaisance cette situation se produit fréquemment, en effet il arrive souvent, et cela représente même la majorité des cas, que celui qui dispose du navire ne soit pas le propriétaire de ce dernier, cela se produit souvent que le propriétaire ne soit même pas à bord de son navire. Comment pouvait-on attribuer la garde de la chose à cette personne alors que cette dernière n'en avait même pas la maîtrise effective ?

Il fallait alors trouver une solution à cette situation gênante. Un revirement de jurisprudence est intervenu avec l'arrêt Franck rendu par les chambres réunies de la Cour de cassation le 2 décembre 1941. Dans cet arrêt les juges ont défini la garde de la façon suivante « *exercice des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle de la chose*³⁹ ». Avec cet arrêt, « *l'existence d'une maîtrise effective de la chose et un pouvoir réel et concret de surveillance*⁴⁰ » étaient enfin exigés.

Aujourd'hui, la notion de garde est donc définie de la façon suivante : « *Au sens de l'article 1384 alinéa 1 [du code civil], pouvoir indépendant d'usage, de direction et de contrôle sur une chose qui permet de considérer celui qui l'exerce effectivement comme l'auteur responsable du dommage causé par cette chose*⁴¹ ».

³⁹ Ch. Réunies, 2 décembre 1941.

⁴⁰ P. JOURDAIN, Les principes de la responsabilité civile, Dalloz, coll. « Connaissances du droit », éd. 2007.

⁴¹ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

Il résulte de ces constatations que la propriété ne se confond pas avec la garde, cependant, dans les situations les plus fréquentes, le propriétaire est le plus apte et le plus souvent le gardien de la chose. Ainsi, une présomption de responsabilité au sens de l'article 1384 alinéa 1^{er} pèse sur le propriétaire de la chose, cette présomption est bien évidemment une présomption simple. Cette présomption peut donc être renversée si le propriétaire n'était pas le gardien de la chose au moment de l'incident. Si un transfert de garde aura été opéré entre le propriétaire et une autre personne.

En matière de navigation de plaisance, cela est souvent le cas, en effet, il arrive fréquemment que le propriétaire du navire confie la garde de son navire à autrui, à un ami ou un membre de la famille par exemple. Dans ce cas, à partir du moment où cette personne acquiert la pleine maîtrise de la chose elle en deviendra le gardien, ce type de situation sera donc analysé au cas par cas.

Ainsi, sur un navire, il sera très fréquent que la personne qui dispose de la maîtrise effective de la chose soit le chef de bord.

b. Le chef de bord.

Afin de mieux comprendre dans quelle mesure le chef de bord peut être considéré comme le gardien du navire, il convient dans un premier temps, de rappeler ses missions et son rôle au sein du navire. En effet, le chef de bord est la pièce maîtresse sur un navire le temps de la navigation, ce dernier supporte de nombreux devoirs et obligations.

Le chef de bord est, avant tout, responsable du navire. Il doit veiller à l'état du navire, à ce que celui-ci ne se détériore pas. Il est également responsable de la sécurité du navire et de la sécurité à bord, la sécurité doit être son objectif principal, cet élément doit primer sur tous les autres. Bien évidemment, s'agissant de navigation, il est responsable de la conduite du navire, du choix de la route, de la prise de risque en cas de mauvais temps, c'est à lui que reviendra la responsabilité de prendre la décision en cas de difficultés.

Cependant, le chef de bord ne doit pas assumer cela tout seul, son rôle est également celui de déléguer à son équipage. En effet, si le chef de bord prend une décision

notamment concernant la route à prendre, il ne doit pas imposer sa décision sans expliquer ses raisons. Etant au centre de l'organisation du navire, l'ambiance entre l'équipage dépendra fortement de lui, c'est pour cela qu'il doit réussir à installer un esprit de confiance, « un esprit d'équipe » et il doit être au centre de cette équipe et non pas à l'extérieur. Il devra s'intégrer à son équipage, par exemple lors des tâches de nettoyage du navire, il devra assister son équipage dans les tâches les plus ingrates pour leur montrer sa bonne volonté et son dévouement à son équipage.

C'est là que se situe une des principales difficultés, en effet il est le chef de bord et c'est lui qui détient l'autorité et il doit la garder, cependant il doit en faire bon usage et ne pas l'imposer avec force il doit la transmettre et transmettre par la même occasion son savoir sur la navigation et le monde maritime en général. Il doit responsabiliser l'équipage mais également les passagers sur les dangers que peut représenter la mer et la navigation mais aussi sur le respect que l'on doit lui apporter.

Il est donc l'élément moteur mais également unificateur des personnes à bord sur le navire.

Afin de pouvoir affronter ces difficultés qui sont inhérentes à sa « fonction », le chef de bord dispose de l'unité de commandement. C'est pour cette raison qu'il doit être muni d'un caractère solide et ne doit pas se laisser influencer par les humeurs et les préférences de son équipage ou des passagers. Ce dernier prendra la décision ultime, sur conseil et avis de son équipage.

Nous l'avons vu, c'est toujours le chef de bord qui prendra la décision finale, du fait de son statut, c'est lui qui aura « le dernier mot ». Pour cela, le capitaine détient la permanence du commandement. La permanence du commandement ne signifie pas qu'il ne peut pas déléguer parfois quelques-unes de ces attributions, mais cela signifie que même s'il les délègue il restera responsable. Cette situation peut paraître très sévère, cependant, il est censé être le plus compétent à bord, c'est pour cette raison que la permanence du commandement lui ait attribué, afin qu'il ne puisse pas décharger sa responsabilité sur son équipage ou même sur des passagers, désireux de participer à la navigation mais novice en la matière.

Il résulte de ces constatations que le chef de bord dispose bien d'un pouvoir d'usage, de contrôle et de direction de la chose, ce de fait, ce dernier peut donc être clairement

désigné gardien de la chose. Il est donc mis en premier plan en tant que responsable lors d'un incident qui s'est produit sur un navire de plaisance avec des passagers bénévoles

Cependant, le chef de bord dispose de quelques moyens afin que sa responsabilité ne soit pas engagée.

B. Le lien de causalité : le ciment indispensable entre le fait de la chose et le dommage.

Comme tout responsable, le gardien de la chose dispose de différents moyens afin de diminuer sa responsabilité voire même de s'exonérer totalement. Le gardien pour s'exonérer grâce à différents moyens, il y a bien évidemment les cas d'exonération classiques qui existent dès qu'il s'agit de responsabilité mais il y a également un élément essentiel de la responsabilité délictuelle qui est bien souvent écarté dans le seul et unique but d'indemniser la victime, c'est la preuve du lien de causalité.

1. La nécessité de prouver le lien de causalité.

Pour que la responsabilité du gardien soit engagée, il n'est donc plus nécessaire que la faute du gardien soit prouvée, aujourd'hui, il faut « un fait de la chose », il suffit que la chose sous la responsabilité du gardien ait causé le dommage, fondement de l'action en responsabilité.

Ce lien de causalité pose un certains problèmes, en effet de nombreuses questions se posent, par exemple de savoir si le contact entre la chose et la personne qui a subi le dommage est nécessaire pour caractériser le lien de causalité ?

Pour répondre à cette question, un arrêt nous porte une réponse très claire, il s'agit de l'affaire des deux personnes qui sont décédées asphyxiées du fait de l'inhalation du gaz du moteur qui avait pénétré dans leur cabine. La Cour de cassation a considéré dans cette espèce qu'il y avait bien « fait de la chose ».

Cependant dans une autre affaire concernant la mort d'un passager, invité à titre bénévole dans un yacht, qui était tombé à l'eau à la suite d'une manœuvre de sauvetage

du yacht. Le passager était tombé à l'eau lors de son transbordement du yacht sur le navire qui était venu assister le yacht. Dans cette affaire, la Cour d'appel de Paris a considéré qu'il n'y avait pas fait de la chose d'aucun des deux navires.

Avec l'exemple de ces deux arrêts, il apparaît clairement que le fait de la chose n'est pas toujours évident à caractériser, l'implication de la chose dans le dommage subi par la victime sera parfois très difficile à relever.

C'est pourquoi, les juges doivent se montrer très prudents et caractériser un « fait de la chose » lorsque ce dernier existe vraiment afin de ne pas tomber dans un système d'indemnisation systématique des victimes.

Malgré le fait que le gardien de la chose soit présumé responsable, cette présomption n'est pas irréfragable, en effet, le gardien a la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité s'il rapporte la preuve de l'une des causes d'exonération.

2. Les autres cas d'exonération existant.

Les cas d'exonération qui seront vu par la suite sont dans un premier temps les cas d'exonération « classiques », ceux qui sont très souvent invoqués dès qu'il s'agit d'action en responsabilité. Ce sera notamment le cas de la force majeure, le fait d'un tiers et la faute de la victime.

Cependant, ce ne sont pas les seuls moyens à la disposition du gardien de la chose pour voir sa responsabilité allégée. En effet, en matière de responsabilité du fait des choses, un point est souvent débattu, c'est le fait de savoir si la chose a eu un rôle actif ou passif dans l'action.

Le résultat sera donc différent si la chose a eu une implication directe dans l'action ayant provoquée le dommage ou si elle est restée « inactive ». Malgré cela, au fil des années on a pu assister à un affaiblissement de ce principe du fait de différents arrêts rendus par la Cour de cassation qui ont laissés place aux doutes.

a. *Les cas d'exonération classiques*

Il est en effet possible que le gardien de la chose soit exonéré de sa responsabilité du fait d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. Ce sera le cas de la force majeure, du fait d'un tiers et enfin de la faute de la victime.

La force majeure peut être définie comme « *un évènement imprévisible et irrésistible qui, provenant d'une cause extérieure au débiteur d'une obligation ou à l'auteur d'un dommage le libère de son obligation ou l'exonère de sa responsabilité*⁴² ».

Pour que la force majeure soit reconnue il faut donc que trois éléments soient présents : l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité, si ces trois éléments sont réunis, le gardien sera alors exonéré de sa responsabilité.

En ce qui concerne le fait d'un tiers, il faut distinguer deux situations.

La première est la situation dans laquelle le fait du tiers serait la cause exclusive du dommage. Dans ce cas, il n'y a aucune difficulté le gardien sera exonéré de sa responsabilité. Cependant, il ne faut pas que la victime soit lésée, en effet ce n'est pas parce que le gardien est exonéré de sa responsabilité que la victime ne doit pas se faire indemniser, c'est pourquoi, dans ce cas, la victime pourra se retourner contre le tiers responsable.

La seconde situation, plus difficile, est le cas dans lequel le fait du tiers ne serait pas la cause exclusive du dommage. Dans ce cas là, le principe est le même, la victime ne doit pas être lésée et son préjudice résultant du dommage doit être réparé dans son intégralité. De ce fait, « *la coexistence de l'intervention de la chose dont il est le gardien et du fait d'un tiers ne constitue en aucune façon un motif de son exonération, fût-ce partiellement, vis-à-vis de la victime. Condamné in solidum avec le tiers, le gardien de la chose devra la réparation intégrale à la victime, sauf à exercer une action récursoire contre le tiers*⁴³ ».

⁴² G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « *Quadrige* », 8^{ème} édition.

⁴³ Ph. LE TOURNEAU, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz, coll. « *Dalloz action* », 5^{ème} éd. 2004/2005, n° 1859.

Enfin, le dernier cas d'exonération admis dans ce type de situation est la faute de la victime. En effet, lorsque la victime commet une faute, cette dernière ne se verra pas indemniser, de ce fait le gardien de la chose sera exonéré. Cette situation est totalement justifiée, en effet pour quelle raison le gardien serait responsable et devrait réparer le dommage subi par la victime alors que ce dommage est dû par la victime elle-même. Ainsi, selon l'intensité de la faute de la victime, la responsabilité sera partagée ou non, si la responsabilité est partagée l'exonération du gardien ne sera que partielle, mais si le dommage est exclusivement dû à la faute de la victime, dans ce cas l'exonération de responsabilité du gardien sera totale.

Cependant, il est reconnu que les juges ont fortement tendance à protéger parfois excessivement les victimes, le problème avec cette situation est que les magistrats ne reconnaissent quasiment jamais que la faute victime est la cause unique du dommage. Donc même dans des cas où aucune hésitation n'est permise, les juges se bornent à accorder aux victimes une réparation et donc reconnaissent, même si ce n'est que partiellement le gardien responsable.

Ainsi, dans un arrêt rendu par la Cour de cassation le 5 mars 1992, les magistrats ont retenu une exonération de responsabilité partielle alors qu'il s'agissait pourtant d'un cas de suicide de la victime. Dans cette affaire, la victime avait fait une tentative de suicide en se jetant à l'eau, il en avait été empêché, par la suite cette personne fut confinée dans une cabine du navire et l'équipage l'a retrouvé mort le lendemain, il s'était tué par pendaison. La Cour a tout de même retenu la responsabilité de l'équipage au trois quart du fait du confinement dans la cabine alors qu'ils savaient que cet homme était fragile mentalement. Le fait que l'équipage ait été reconnu responsable, ne serait-ce que partiellement, alors qu'il avait déjà réussi une fois à empêcher le suicide de cet homme, traduit bien la tendance actuelle de la jurisprudence à une surprotection des victimes.

C'est ce que considère S. Hocquet-Berg, selon lui « *le problème avec l'exonération par la faute de la victime – du moins l'exonération totale-, c'est qu'elle est de plus en plus difficile à établir*⁴⁴ ».

⁴⁴ S. HOCQUET-BERG, Gardien recherche force majeure... désespérément ..., Resp. civ. et assur. 2003, chron. n°12.

Les cas d'exonération ne sont pas la seule façon d'atténuer la responsabilité du gardien. En effet le rôle qu'a joué la chose dans la réalisation du dommage est primordiale, ainsi, jusqu'à présent l'impact sur la responsabilité du gardien n'était pas le même selon que la chose ait joué un rôle actif ou passif.

Cependant, toujours du fait de la tendance actuelle à surprotéger les victimes, il convient de se demander si cette différence importe toujours autant dans la reconnaissance de responsabilité du gardien de la chose.

b. Rôle actif/passif.

Le principe est le suivant : pour que le régime de responsabilité de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil joue il faut que la chose ait un rôle actif, si la chose avait un rôle passif, le gardien était exonéré de sa responsabilité.

Dans ce cas, le gardien pouvait voir sa responsabilité engagée, même si la chose avait un rôle passif, à la seule condition que la chose soit défectueuse ou considérée comme anormale, pour étayer cette explication, un exemple donné par F-X. Pierronnet peut être cité, c'est le cas d'escaliers qui sont par nature immobiles mais qui sont rendus glissants du fait d'un lavage. Dans ce cas là, il y aurait anormalité et le gardien verrait sa responsabilité engagée.

Cependant du fait d'une jurisprudence récente, le doute s'est installé concernant cette question. Il s'agit d'un arrêt rendu le 15 juin 2000 concernant des baies vitrées, dans cette affaire une personne a percuté une vitre à l'entrée d'un centre commercial qui s'est brisée et l'a blessée. La victime assigne alors en réparation le propriétaire du centre commercial et son assureur, la Cour d'appel les déboute car elle considère que la chose n'a pas eu un rôle actif dans le dommage subi par la victime et qu'elle n'était pas non plus atteinte d'un dysfonctionnement ou d'une anormalité, d'un vice.

Cette décision qui semblait être évidente et qui était dans le chemin des arrêts rendus précédemment concernant ce type de situation a été cassé par la Cour de cassation. Les juges de la haute juridiction ont estimé dans cette affaire que « *alors que l'intervention de la paroi vitrée dans la réalisation du dommage ressortait de ses propres constatations* », la Cour d'appel avait violé l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil.

Cette jurisprudence dangereuse et excessive a pourtant été réaffirmée quelques temps plus tard avec le célèbre arrêt des boîtes aux lettres. Cet arrêt concernait une passante qui s'était blessée en heurtant une boîte aux lettres d'une hauteur d'un mètre 43 qui dépassée de 40 centimètres alors que le trottoir avait une largeur d'un mètre 46 centimètres. Il faut préciser que la boîte aux lettres respectait les prescriptions de l'administration des PTT. Par la suite elle assigna en réparation le propriétaire de la boîte aux lettres.

La Cour d'appel débouta la demanderesse car elle considéra que « *la boîte aux lettres répondant aux prescriptions de " l'administration des PTT ", qui occupait une position normale et ne présentait aucun débordement excessif susceptible de causer une gêne, n'a pu jouer un rôle causal dans la réalisation de l'accident* ».

Cependant, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation ne fut pas du même avis et le 25 octobre 2001 elle considéra « *qu'en statuant ainsi, alors qu'il résultait de ses propres constatations, que la boîte aux lettres avait été, de par sa position, l'instrument du dommage, le Tribunal a violé* » l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil.

Ces jurisprudences mettent donc en doute le principe selon lequel le gardien peut être exonéré du fait du rôle passif de la chose, il n'est plus question d'anormalité ou de chose défectueuse, il suffit simplement que la chose, mobile ou inerte ait eu une intervention quelconque pour que son gardien soit jugé responsable.

Ce type de décisions peut s'avérer très dangereux. A exercer une surprotection constante des victimes, c'est finalement le gardien de la chose qui se trouve placé dans une situation délicate et hasardeuse, car à présent, comment savoir quels sont les critères à relever pour déterminer la responsabilité du gardien ? Ce sera au cas par cas que sera décidé si la responsabilité du gardien doit être engagée ou non, selon le bon vouloir des juges.

Il est évident que ces décisions ont provoqué des vives réactions dans la doctrine et notamment de la part de Prat qui a considéré que « *cette généralisation de la présomption de causalité en cas de contact entre la chose et le siège du dommage illustre, une fois encore, la primauté de la fonction d'indemnisation de la responsabilité dans la jurisprudence actuelle. L'assouplissement des conditions d'indemnisation de la*

*victime apparaît comme la caractéristique essentielle de l'évolution de la responsabilité civile qui est passée d'une dette de responsabilité à une créance de réparation*⁴⁵».

C'est donc le droit commun terrestre de la responsabilité délictuelle qui s'applique en matière de transport de passagers bénévoles. Cependant, le droit maritime n'a pas dit son dernier mot et compte bien conserver une certaine emprise sur la navigation de plaisance en étendant à ce type de navigation des systèmes dérogatoires au droit commun si particuliers et appartenant au droit maritime.

⁴⁵ PRAT, note sous Cass. Civ. 2, 25 octobre 2001, D. 2002, jur. p. 1450.

Chapitre 2. La résistance du droit maritime.

Le droit maritime compte bien résister face à l'invasion du droit terrestre dans la navigation de plaisance en élargissant le champ d'application des règles régissant l'abordage et la limitation de responsabilité à la navigation de plaisance et aux passagers bénévoles.

Section 1. L'abordage : specialia generalibus derogant

Le régime de l'abordage est dans la plupart des cas étudié dans des situations de collisions entre des navires de taille immense, transportant des tonnes de marchandises ou des milliers de passagers qui ont payés en contre partie d'une prestation de service. Cependant, ce n'est pas seulement dans ces situations que va jouer le régime de l'abordage. En effet, même si cela est bien moins impressionnant, le régime de l'abordage s'applique également aux collisions entre deux navires de plaisance.

§1. Le principe.

La notion d'abordage est une notion très complexe, les cas où le régime de l'abordage va s'appliquer sont divers et variés. De nombreuses questions pratiques se sont souvent posées concernant cette application, notamment celle de savoir si une collision, un heurt était nécessaire pour déclencher le régime de l'abordage ? C'est la jurisprudence qui vient, lorsque la loi et les conventions internationales ne répondent pas à ces points pratiques, préciser et encadrer le régime de l'abordage.

A. Rappel sur la notion d'abordage.

Avant tout, il faut préciser que l'abordage est régi par la convention de 1910, convention presque intégralement reprise par la loi française du 7 juillet 1967. L'abordage peut être défini comme « *la collision de deux ou plusieurs engins flottants dont l'un au moins est un navire*⁴⁶ ». Le décor est donc posé, il en résulte que la notion

⁴⁶ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

d'abordage est vue au sens large, en effet, d'après la définition donnée plus haut, un heurt entre un navire et un engin nautique pourra être qualifié d'abordage.

Cependant il reste à présent à savoir, dans quelle situation peut avoir lieu un abordage, y a-t-il une délimitation avant laquelle un abordage ne pourrait pas être retenu ? Faut-il un heurt physique entre les intervenants pour qu'un abordage soit caractérisé ?

Autant de questions auxquelles il faudra répondre avant de voir l'application de cette notion à la navigation de plaisance.

1. Où ?

Une des questions primordiales qui se pose est de savoir à partir d'où l'abordage peut il être caractérisé ? Y a-t-il une limite avant laquelle un heurt ne serait pas désigné comme un abordage et surtout ne serait pas régi par la loi régissant l'abordage du 7 juillet 1967 ?

Il n'y a en réalité aucune délimitation de cette sorte, le régime de l'abordage peut s'appliquer dans n'importe quelle « eau ». Ainsi, à partir du moment où un navire est impliqué dans un accident l'abordage est avéré. C'est pourquoi, un heurt entre un navire et un engin nautique dans des eaux de rivière ou même dans un port pourra être qualifié d'abordage et donc être soumis aux dispositions du droit maritime.

2. Quand ?

Tout d'abord, il faut rappeler que le régime de l'abordage est un régime extracontractuel. Ainsi, un abordage ne pourra être reconnu entre deux navires liés par un contrat, comme par exemple dans un cas où un remorquage a été organisé, car dans ce cas, les rapports entre ces navires seront régis par un contrat de remorquage.

Une fois cette information primordiale donnée, il convient à présent de préciser le cas d'une éventuelle faute intentionnelle de l'un des navires engagés dans l'incident. La faute intentionnelle ne peut donner lieu à l'application du régime de l'abordage. Ce raisonnement est tout à fait logique car le régime de l'abordage est beaucoup plus favorable que le régime de droit commun, notamment au niveau de la prescription qui

est de deux ans, elle est donc plus courte que la prescription dans le régime de droit commun. C'est pourquoi la jurisprudence s'est toujours montrée très ferme à cet égard et a refusé de voir appliquer ce régime lorsqu'il y a une faute intentionnelle, c'est ce qu'a jugé la Cour d'appel de Caen dans un arrêt rendu le 19 octobre 1987. Dans cet arrêt il s'agissait d'un navire de plaisance qui avait été volontairement éperonné par un chalutier, la Cour a considéré dans cette affaire que le propriétaire du chalutier ne pouvait invoquer la prescription de deux ans propre au régime de l'abordage.

Pour finir une question primordiale s'est posée pendant longtemps, cette question était celle de savoir si un heurt entre les intervenants dans l'incident était indispensable pour qu'un abordage soit reconnu ?

L'article 6 de la loi du 7 juillet 1967 et l'article 13 de la convention de 1910 sur l'abordage posent le principe concernant cette question, le principe est le suivant : « *les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.* »

La jurisprudence est venue confirmer ce principe au cours de plusieurs arrêts. La Cour d'appel de Douai dans un arrêt rendu le 29 janvier 1987 a considéré qu'il y avait abordage alors qu'aucun heurt n'avait eu lieu, c'était le remous provoqué par un navire qui avait causé des dommages sur un autre navire. Malgré l'absence de heurt, le régime de l'abordage avait été appliqué dans cette affaire.

Cependant, il ne faudrait pas que la jurisprudence confonde le régime de l'abordage avec d'autres régimes, en effet, parfois les juges ont reconnu l'application du régime de l'abordage dans des situations plutôt délicates. Cela est notamment le cas d'un arrêt rendu par la Cour de cassation le 7 avril 1987, dans cette affaire il s'agissait d'une canalisation de gaz qui avait explosé du fait de son arrachement lorsque le navire Ginousse avait relevé son ancre après que celle-ci soit retombée à l'eau. Lors de l'explosion, la barque de lamanage qui assisté ce navire a été projeté à plusieurs mètres. La Cour de cassation a considéré qu'il y avait abordage du fait que la chute de l'ancre était due à une faute de l'équipage. Cette décision peut être critiquable, en effet comme le fait remarquer le professeur Bonassies et le professeur Scapel « *on ne voit pas en*

*quoi la faute de l'équipage peut jouer un rôle pour déterminer les limites de l'abordage, incident survenu entre navires de mer*⁴⁷».

Après un rappel nécessaire sur la notion d'abordage, il convient à présent d'étudier le régime de l'abordage, quelles sont les conditions pour ce celui-ci soit mis en œuvre ?

B. Le régime de l'abordage.

La notion de faute est au centre du régime de l'abordage tout comme pour le régime de responsabilité délictuelle de l'article 1382 du code civil, cependant, le régime de l'article 1382 ne peut et ne doit pas être assimilé au régime de l'abordage. Cette notion de faute doit donc être strictement encadrée pour qu'il n'y ait pas de confusion avec le régime de l'article 1382 du code civil.

1. La notion de faute.

L'article 3 de la convention de 1910 et de la loi de 1967 sur l'abordage fixe le principe de base concernant cet incident, en effet il est dit que « *si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise* ». Cela est donc clair, il ne peut y avoir application du régime de l'abordage sans faute.

Nous l'avons vu, pour que le régime de l'abordage puisse jouer, il faut une faute, il pourrait donc être tentant de rapprocher le régime de l'abordage à celui de l'article 1382 du code civil, voire même d'appliquer le régime de l'article 1382. Mais cela n'est pas possible, en effet, comme l'exprime l'adage *specialia generalibus derogant*, la loi spéciale déroge la loi générale. Le régime sur l'abordage est un régime spécial propre au droit maritime, et pour cela, il prime sur le régime général de la responsabilité pour faute de l'article 1382 du code civil.

La notion de faute en matière d'abordage est envisagée de façon extensive, en effet, elle comprend, comme nous le verrons plus bas, de nombreux types de faute. Cependant, une limite a été posée à cette interprétation extensive : la faute en matière d'abordage ne

⁴⁷ P. Bonassies et Ch. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2^{ème} édition, p. 269.

peut jamais être présumée. Cette affirmation est tirée de l'article 6 de la convention de 1910 qui dispose que « *Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage* ». Il résulte donc de ces constatations qu'un abordage ne pourra pas être caractérisé si aucune faute des navires en cause n'est rapportée. En effet, dans le régime de l'abordage, la faute doit être prouvée mais aussi le lien de causalité entre la faute et le dommage, tout comme dans l'article 1382 du code civil. La présomption, même simple, n'est pas admise en matière d'abordage.

Cette disposition pourrait paraître sévère, mais en réalité, du fait des montants mis en jeu la plupart du temps en cas d'abordage, cette situation est en réalité tout à fait adaptée au régime de l'abordage.

De plus, le régime de l'abordage ne peut pas être qualifié de régime très strict et sévère, car, la notion de faute est envisagée de manière extensive, elle comprend plusieurs types de fautes.

En effet, la faute en matière d'abordage comprend tout d'abord la faute de l'armateur, cela pourrait être par exemple le manque de diligence de ce dernier dans l'entretien qui n'aurait pas décelé un vice dont est atteint son navire.

Mais elle comprend aussi la faute du capitaine, cela pourra correspondre à une faute dans la conduite du navire qui aura par exemple méconnu les règles de barre et de route. La faute du capitaine sous entend également la faute de ses préposés.

La notion de faute en matière d'abordage s'étend même à la faute du pilote, que son intervention soit obligatoire ou non, qu'il soit intervenu pour des raisons évidentes ou non de sécurité, cela n'importe pas. La faute du pilote pourra déclencher, si elle est prouvée ainsi que le lien de causalité, l'application du régime de l'abordage.

Le fait que la notion de faute soit entendue de façon extensive et qu'elle comprenne les fautes réalisées par les personnes citées précédemment est facilement compris car ces personnes ont un rôle direct dans l'exploitation ou la conduite du navire, de ce fait, leur impact dans un abordage est évident, pour le capitaine et le pilote l'impact est dans la conduite et pour l'armateur son impact est dans l'entretien et le soin qu'il aura apporté au navire.

Cependant, une autre faute est également prise en compte pour l'application du régime de l'abordage c'est la faute du navire. Cette notion peut paraître surprenante et

correspond en réalité à la situation dans laquelle le navire a eu un comportement anormal alors qu'aucune faute n'a été réalisée par ni l'armateur ni par le capitaine ou ses préposés. C'est ce qui est couramment appelé la faute du navire. Cette faute a été introduite au bénéfice des victimes, qui peut vent alors se retourner contre l'armateur même si ce dernier n'a pas, commis de faute. C'est ce que fait remarquer la Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt rendu le 14 avril 1987, elle considère que la faute du navire « *introduit dans ce domaine particulier de responsabilité une donnée objective, en ce sens que, si elle ne retire rien au fait que les fautes ont nécessairement une origine humaine, elle confère à la victime la faculté de se retourner contre l'armateur du navire qui lui a immédiatement causé le dommage sans avoir à rechercher plus avant dans l'échelle des responsabilités* ⁴⁸ ». Nous retrouvons donc, également dans le régime de l'abordage, le souci de protection des victimes afin que ces dernières puissent toujours se retourner contre un responsable concernant leur dommage.

Enfin, la dernière faute envisagée dans le régime de l'abordage est la faute commune, cette faute en réalité n'est pas un type de faute bien particulier mais elle caractérise la situation dans laquelle les navires impliqués sont chacun en faute. Ce sera par exemple le cas « *quand un navire n'a pas respecté la priorité à tribord, l'autre navire allant trop vite par temps de brume* ⁴⁹ ».

Dans l'ancien droit cette faute était régie par la règle *judicium rusticorum*, les dommages étaient partagés en deux. Cette règle a changé avec l'entrée en vigueur de la convention de 1910 sur l'abordage, cette convention dispose dans son article 4 que « *s'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf*

⁴⁸ Navire Barge U.R. 91, DMF 1989.469.

⁴⁹ P. Bonassies et Ch. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2^{ème} édition, p. 272.

recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'al. 1 du présent article, il doit définitivement supporter [...] ».

Ainsi, aujourd'hui la règle en matière d'indemnisation en cas de faute commune est que chaque intervenant dans l'incident doit prendre en charge les dommages à hauteur de son degré de responsabilité dans l'incident.

Cette faute implique donc un partage de responsabilité spécifique qu'il convient de voir dans le paragraphe suivant.

2. La responsabilité.

Concernant la responsabilité, nous n'étudierons que les dommages aux personnes car, seuls ces derniers entrent dans le champ d'action de notre développement. Dans ce cas, le 3^{ème} alinéa de l'article 4 de la convention de 1910 et de la loi de 1967 posent le principe selon lequel « *les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures* ».

Ainsi, il résulte de cet article que si un passager est blessé ou décède à la suite d'un abordage pour faute commune, dans ce cas, ce dernier ou ses ayants droit détiennent la possibilité, grâce à cette disposition, d'obtenir réparation intégrale de l'armateur de l'autre navire, même s'il a été décidé que les dommages devaient être partagés. Il est plus simple pour la victime d'actionner son action en responsabilité contre une seule et même personne, même si cette personne ne lui devait pas l'intégralité de sa réparation. Dans ce cas l'armateur qui a réparé la totalité des dommages à la victime exercera par la suite une action récursoire contre le second armateur avec qui l'abordage pour faute commune s'est produit.

L'action en responsabilité doit être présentée, lorsque l'abordage concerne des navires français, devant le tribunal du domicile du défendeur et aussi le tribunal du port français dans lequel un des navires s'est réfugié. Ces règles de compétences sont issues du décret du 19 janvier 1968.

Une fois le principe du régime de l'abordage étudié dans sa totalité, il convient à présent de voir quelles sont les particularités de son application sur des navires de plaisance.

§2. Application à la plaisance.

La Cour de cassation a, à de nombreuses reprises, affirmée le principe selon lequel le régime de l'abordage était applicable à tous les navires, même si ces derniers étaient de toute petite taille. Cependant, même si cette hésitation ne se pose plus en théorie, en pratique cela est bien différent, car les victimes qui ont subi des dommages à la suite d'un abordage sont parfois tenté d'agir en justice sur le fondement d'une autre loi.

A. Une application générale au monde maritime et nautique.

Pendant longtemps, la question de l'application du régime de l'abordage en matière de plaisance s'est posée. Pour y répondre il faut en réalité savoir si « les navires et embarcations de plaisance » font partis du champ d'application du régime de l'abordage. L'article 1^{er} alinéa 2 de la loi du 7 juillet 1967 apporte une précision supplémentaire concernant les navires qui entrent dans le champ d'application de ce régime, en effet cet article dispose que « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent ». Ainsi les seules embarcations excluent par cet article sont les engins flottants amarrés à poste fixe.

A la lecture de cet article et de la « *quasi-universalité de l'application de l'article 1 de la loi de 1967*⁵⁰ », il apparaît clairement que les navires de plaisance entrent dans le champ d'application de cet article.

Pour prouver l'étendue de la notion d'abordage, la Cour de cassation a rendu un arrêt le 5 novembre 2003 concernant un heurt entre deux jets-skis, les juges ont considéré ce n'est pas l'article 1384 alinéa 1 qui devait être appliqué mais bien la loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure. Il faut préciser que la solution sera la même en mer, et dans ce cas, ce serait la loi du 7 juillet 1967 qui serait appliquée.

Il est donc clair, qu'aucune hésitation n'est permise en la matière, le régime de l'abordage s'applique aux navires de plaisance, et même à ceux de la plus petite taille

⁵⁰ O. JAMBU-MERLIN, Responsabilité civile du plaisancier, quelques éléments d'un état des lieux, DMF 2007, n°687 – 12/2007.

comme le montre l'exemple des jets-skis. Cependant, en pratique, cette évidence paraît bien moins fondée.

B. Une situation délicate en pratique.

En pratique, les voyageurs ont dans beaucoup de cas, une forte tendance à vouloir fonder leur action sur un régime différent de celui de l'abordage, c'est celui de la législation sur le transport maritime de voyageurs.

1. Conflit entre la législation sur l'abordage et la législation sur le transport maritime de voyageurs.

Le passager maritime est protégé par plusieurs réglementations. Il y a tout d'abord la loi du 18 juin 1966. L'article 38 de cette loi dispose que « *le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés* ».

Cette disposition est favorable au passager car ce n'est pas à lui de prouver la faute, c'est au transporteur de prouver qu'il n'a pas commis de faute ni même ses préposés. Le fait que la charge de la preuve ne repose pas sur le passager est un avantage considérable, car le passager étant très majoritairement étranger au monde du transport rencontrera les plus grandes difficultés à prouver que le transporteur ou ses préposés ont commis une faute.

La charge de la preuve du transporteur est cependant contrée par le fait que les réparations des dommages ne peuvent dépasser un plafond fixé par l'article 40 de cette même loi. Il pourra néanmoins obtenir réparation intégrale de son dommage s'il agit contre le navire à bord duquel il n'est pas à condition qu'il prouve la faute de ce navire. On retombe dans le schéma classique de la responsabilité délictuelle.

Cependant, il faut rappeler que les passagers qui entrent dans le champ d'action de notre étude, ne disposent pas de la possibilité d'invoquer un texte sur le transport maritime de voyageurs car, sont concernés par ce texte les seuls voyageurs « classiques » et non pas bénévoles.

2. Obligation d'action sur le fondement de la loi du 7 juillet 1967.

Les passagers maritimes disposent donc d'un choix entre plusieurs actions. Cependant, la loi du 18 juin 1966 ne s'applique qu'au passager transporté en vertu d'un contrat de transport. Or, nous l'avons vu précédemment, le transport maritime de passagers bénévoles n'est pas un régime contractuel, aucun contrat ne lie le passager au chef de bord ou à la personne qui l'aura convié à monter à bord.

C'est pourquoi les passagers bénévoles ne disposent pas de choix d'action et se trouvent dans l'obligation de fonder leur action sur la loi du 7 juillet 1967. Leur position est donc délicate car ces derniers sont dans l'obligation de prouver une faute ainsi que le lien de causalité avec leur dommage s'ils veulent obtenir réparation.

De plus, le délai de prescription étant de deux ans, ce délai est beaucoup plus court que la prescription en matière de droit commun. En ce sens, le régime de l'abordage de la loi du 7 juillet 1967 est moins favorable aux victimes que le régime de droit commun.

Cette différence tant importante entre le régime maritime et le régime terrestre a soulevé beaucoup de questions au sein de la doctrine.

En effet, une partie de la doctrine il y avait autant de différences entre le régime de l'abordage et le régime de la collision entre deux véhicules en matière terrestre, E. Du Pontavice et R. Rodière ont tenté d'apporter leur réponse, ces derniers considèrent que c'est « *sans doute parce que le droit terrestre tend à assurer la sécurité collective, tandis que le droit maritime conserve l'idée que chaque intéressé doit se pourvoir lui-même contre les hasards du sort*⁵¹ ».

Le régime de l'abordage n'est cependant pas le seul régime spécifique au droit maritime à résister à l'invasion du droit terrestre en matière de navigation de plaisance. En effet, un autre régime dérogatoire au droit commun s'applique également en matière de navires de plaisance c'est le système de la limitation de responsabilité.

⁵¹ E. DU PONTAVICE et R. RODIERE, droit maritime, Dalloz, coll. « Précis », 12^{ème} ed. 1997, n° 433, p.431.

Section 2. La limitation de responsabilité.

Concernant ce régime dérogatoire au droit commun, une étude parallèle peut être réalisée avec le régime de l'abordage, car, il est vrai que dans la majorité des cas, la limitation de responsabilité de l'armateur est évoquée lorsque sont impliqués des navires aux tonnages très important. Dans ce type de situations, le principe de la limitation de responsabilité se comprend aisément du fait des montants qui peuvent être mis en jeu.

L'élargissement de ce régime aux navires de plaisance peut être plus difficile à comprendre car, au premier abord, il serait possible de penser que les montants mis en jeu seront moins important. Or ce n'est pas toujours le cas, car il faut le rappeler, dans que lorsque ce sont des dommages corporels dont il s'agit, ce qui sera souvent le cas dans la navigation de plaisance, les montants qui peuvent être réclamés si aucune limitations de responsabilité n'est mise en œuvre peuvent être faramineux.

§1. Le principe.

Avant d'étudier le champ d'application ainsi que les personnes pouvant invoquer cette limitation, il convient tout d'abord d'effectuer une vue d'ensemble de ce régime si particulier et unique qui est la limitation de responsabilité.

Ce régime a fait l'objet d'importantes modifications du fait de l'évolution des mentalités et de l'importance croissante du souci de réparation des dommages subis par les victimes. La première convention internationale qui a traité de la limitation de responsabilité est une convention de 1924, dans cette convention l'armateur avait le choix entre l'abandon du navire et la limitation. Mais cette convention n'a pas rencontré le succès souhaité et de ce fait, elle a été ratifié par très peu de pays.

C'est pourquoi après la seconde guerre mondiale une autre convention a été pensée et travaillée afin d'améliorer ce système, cette nouvelle convention a été signée le 10 octobre 1957. Cette convention repris le système britannique et mis en place un fonds

de limitation. Cependant les montants de la limitation ont rapidement fait l'objet de critiques car considérés comme trop faibles.

Un nouveau texte a alors été travaillé et signé le 19 novembre 1976, c'est la convention de Londres. Cette convention est, de façon générale, restée fidèle à la convention de 1957 mais en apportant quelques modifications significatives.

La première modification de cette convention est l'augmentation des plafonds de limitation.

Le second apport est le fait qu'à partir de cette convention, la cause de déchéance de la limitation n'est plus la faute simple mais la faute inexcusable. La faute inexcusable peut être définie comme la « *faute particulièrement grave qui suppose chez son auteur la conscience d'un danger et la volonté téméraire de prendre le risque de sa réalisation sans raison valable*⁵² ».

Mais, une nouvelle fois, les montants de la limitation se sont avérés trop faibles, ainsi un protocole a été signé à Bruxelles en 1996, le protocole est entré en application le 13 mai 2004. Ce protocole a eu pour effet principal d'augmenter les plafonds de la limitation.

En droit français, avant le 1^{er} décembre 1986, date d'entrée en vigueur de la convention de 1976, le droit applicable était différent de celui d'aujourd'hui, en effet, à cette époque, l'armateur pouvait se prévaloir de la limitation de responsabilité à condition que ce dernier n'est pas commis de faute personnelle, lorsqu'aucune faute personnelle n'avait été commise, l'armateur pouvait même se protéger des fautes du capitaine grâce à la technique de l'abandon du navire et du fret. Dans ce cas, la victime devait exercer leur droit sur ce qui n'avait pas été détruit. Ainsi comme le font remarquer les professeurs P. Bonassies et C. Scapel, lors du naufrage du Titanic, « *les ayants droit des victimes avaient dû se contenter d'exercer leurs droits sur les quelques embarcations de sauvetage qui avaient échappés au désastre*⁵³ ».

⁵² G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

⁵³ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, 2^{ème} édition, p. 277.

A. Champ d'application de la limitation.

Le principe de la limitation de responsabilité étant un régime dérogatoire au droit commun, il est encadré très strictement par la loi et la jurisprudence, c'est la raison pour laquelle afin que ce régime soit mis en œuvre il faut que différentes conditions soient réunies. Il faut que ce soit une créance de responsabilité qui soit née de l'exploitation d'un navire.

1. L'existence d'une créance de responsabilité...

La limitation de responsabilité, ou plus exactement « *limitation de réparation*⁵⁴ », ne peut être actionnée que si cela concerne une dette de responsabilité, qu'elle soit contractuelle ou délictuelle, c'est la seule dette pour laquelle la limitation de responsabilité peut jouer.

Cependant, quelques exceptions à cette stricte application existent. En effet, les frs de relèvement d'un navire ou d'une épave de navire sont soumis à la limitation. Comme le font remarquer les professeurs Bonassies et Scapel, ces dettes sont plus exactement des dettes légales « *découlant de l'obligation faite par la loi aux armateurs de procéder au relèvement des navires ou épaves échoués ou sombrés*⁵⁵ ».

Dans le sens inverse, des dettes de responsabilité ne déclenchent pas la limitation de responsabilité, cela est notamment le cas des créances des marins ou des autres préposés qui ont un contrat d'engagement avec l'armateur.

Même si la condition de la créance de responsabilité est prouvée, ce n'est pas le seul élément qui doit être relevé pour que le régime de la limitation de responsabilité puisse s'appliquer dans un cas donné, en effet, il faut également que cette créance soit née de l'exploitation d'un navire.

⁵⁴ E. DE PONTAVICE, La navigation de plaisance et le droit, AFDM : Litec, 1985.

⁵⁵ P. Bonassies et Ch. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2^{ème} édition, p.285.

2. ... née de l'exploitation du navire.

L'article 58 de la loi du 3 janvier 1967 qui reprend les dispositions de la convention de 1957 affirme clairement le principe selon lequel la créance de responsabilité doit être née de l'exploitation du navire, en effet cet article dispose que « *le propriétaire d'un navire peut [...] limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire* ». A la lecture de cet article, aucune hésitation n'est permise, il est clair que les dettes doivent découler de l'exploitation du navire.

La limitation de responsabilité est-elle restreinte à ces créances nées de l'exploitation du navire ? Dans le principe oui, seules ces créances peuvent faire jouer la limitation de responsabilité, cependant une exception est admise, c'est celle des opérations d'assistance.

En effet, l'assistance, qui est le secours porté par un navire à un navire en danger, permet d'actionner la limitation de responsabilité. Cela peut s'expliquer par le fait que la sécurité et l'assistance portée au navire sont primordiales en matière de navigation et de transport maritime, ainsi, afin d'encourager les navires à porter assistance à un navire en danger, le système de la limitation de responsabilité s'applique également dans ce domaine.

Cette règle est reprise dans la convention de 1976 à l'article 2 qui dispose notamment que sont soumises à la limitation de responsabilité les « créances [...] survenues à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ».

En droit français cette règle est citée à l'article 21 bis de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer qui considère que la responsabilité de l'assistance peut être limitée « à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ».

Cependant une limite est posée par la loi, l'indemnité d'assistance ne peut être soumise au principe de la limitation de responsabilité.

Pour finir une dernière précision doit être apportée, en effet, si la créance doit être née de l'exploitation du navire afin que la limitation de responsabilité s'applique, elle ne

doit cependant pas obligatoirement découler d'un risque maritime. En effet, un arrêt de la Cour de cassation du 18 novembre 1980 est venu affirmer ce principe. Dans cette affaire il s'agissait d'un navire, le navire *Mélissa*, qui transportait de l'huile d'arachide endommagé par du suif d'une autre citerne du fait d'une fausse manœuvre du système de pompage. La Cour de cassation a cassé l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Rouen qui avait refusé l'application de la limitation de responsabilité à l'armateur car elle considérait que « *seules les créances nées de la réalisation d'un péril de mer sont soumises à la limitation de responsabilité* ».

La Cour de cassation, en cassant cet arrêt pose le principe selon lequel il n'est pas obligatoire que la créance soit née d'un risque maritime pour que la limitation de responsabilité soit accordée.

Une fois ce principe éclairci, il convient à présent d'étudier un autre point primordial de la limitation de responsabilité, à savoir les personnes pouvant bénéficier de ce régime unique.

B. Les personnes pouvant invoquer la limitation.

Avant de voir les personnes qui bénéficient expressément de la limitation de responsabilité, il convient de traiter d'un sujet qui a longtemps fait débat, c'est celui du bénéfice de la limitation de responsabilité par les assureurs. Cette question est très présente car dans de nombreux pays, la victime bénéficie d'une action directe contre l'assureur de responsabilité du responsable de l'incident.

La Cour suprême des Etats-Unis a tranché clairement en défaveur des assureurs dans l'affaire du navire *Jane Smith* car elle a considéré, le 12 avril 1954, que les textes font bénéficier les armateurs de la limitation de responsabilité et non pas les assureurs. Cet arrêt est d'une grande sévérité à l'égard des assureurs car ils se voient refuser l'application d'un régime qui profite aux personnes qu'ils représentent.

Les conventions internationales postérieures à cet arrêt n'ont pas montré la même sévérité. En effet, dans la convention de 1957, le problème est quasiment ignoré, la seule chose qui est dite à ce sujet c'est que les assureurs, afin de se protéger des victimes disposant d'une action directe contre les assureurs de responsabilité, doivent

stipuler dans les contrats d'assurances, que la garantie ne dépasserait pas le montant de la limitation de responsabilité dans les cas où son assuré pourrait en bénéficier.

La convention de 1976 apporte une réponse plus claire et traite expressément du sujet. En effet, dans l'article 1^{er} de la convention, article qui traite des personnes en droit de limiter leur responsabilité, il est clairement énoncé que « *l'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même* ». Ainsi, avec cette convention, aucun doute n'est permis car elle affirme clairement le droit de l'assureur de bénéficier de la limitation de responsabilité.

Il est évident que l'assureur n'est pas le seul à pouvoir bénéficier de la limitation, bien d'autres personnes peuvent l'invoquer, c'est ce qu'il sera à présent étudié.

1. Le propriétaire, l'affréteur et le navire.

Dans un premier temps la convention de 1957 faisait bénéficier de cette limitation les personnes suivantes : l'armateur-gérant, l'armateur non-propriétaire ainsi que l'affréteur ; en réalité, les personnes qui avaient la responsabilité de l'exploitation du navire. La convention de 1957 étendait même le bénéfice de la limitation aux navires eux-mêmes, cela s'explique par le fait qu'en droit anglais et américain, il existe des actions in-rem, qui sont exercées directement contre les choses, dans le cas présent, contre le navire. En droit français, ce type d'action n'existe pas, cependant, il serait possible de les assimiler aux privilèges, car ces derniers s'exercent directement à l'encontre du navire.

La convention de 1976 reprend ces dispositions, en effet dans l'article 1^{er} concernant les personnes en droit de limiter leur responsabilité, l'alinéa 1^{er} dispose que « *les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité* », dans le second alinéa, la convention vient préciser ce qu'elle entend par propriétaire du navire, cela désigne « *le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer* ».

Cette convention reprend également l'action contre le navire puisque dans l'alinéa 5 de ce même article il est dit que « *l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même* ».

Ainsi, concernant les personnes à qui doit être appliquée la limitation de responsabilité, aucun changement majeur n'a été effectué entre les deux conventions.

Cependant, d'autres personnes détiennent la possibilité d'invoquer le principe de la limitation de responsabilité, c'est ce que nous verrons dans le paragraphe suivant.

2. Le capitaine et ses préposés.

Concernant le capitaine et les préposés, la convention de 1957 et la convention de 1976, n'utilisent pas la même expression afin de les désigner. En effet, dans la convention de 1957 la limitation est étendue à la responsabilité des préposés terrestres ou nautiques « *dans l'exercice de leur fonction* », alors que dans la convention de 1976, il est dit que « *si l'une quelconque des créances prévues à l'art. 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention* ».

Les termes utilisés par la convention de 1976 sont plus généraux, et englobe de ce fait les préposés. Cependant, il faut rappeler que depuis l'arrêt Costedoat rendu par l'assemblée plénière de la Cour de cassation le 25 février 2000 qui a posé le principe selon lequel « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant* », les préposés français sont protégés contre l'action des tiers, cela ne concernerait donc que les préposés de navires étrangers.

Concernant le droit français, il convient de préciser que la loi du 22 décembre 1984 complétant la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer reprend, dans son article 69, la même terminologie que la convention de 1957.

En réalité, l'application de ce principe à la plaisance dépendra de la qualification du navire. Il faudra savoir si l'engin dont il est question entre dans le champ d'application de la définition de navire donné par la loi sur la limitation de responsabilité. Il convient d'analyser alors précisément la définition de la notion de navire et, par conséquent, il sera possible de répondre à la question suivante : la limitation de responsabilité est-elle applicable aux navires de plaisance.

§2. L'application faite à la plaisance.

Actuellement le problème ne se pose plus, en effet aujourd'hui il est clair que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux navires de plaisance. Cette consécration s'est faite à plusieurs niveaux, tout d'abord au niveau législatif avec la loi du 3 janvier 1967 et la jurisprudence qui est clairement venue affirmer que ce régime s'applique aux navires de plaisance.

A. Une situation dénuée d'hésitation depuis 1967.

Cette clarté dans un système qui paraît pourtant bien compliqué a été apportée par la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer. En effet, à la suite de cette loi plus aucune hésitation n'a été permise concernant l'application de régime aux navires de plaisance. Cependant, il ne faut pas oublier de prendre en compte les conséquences de cet élargissement, car les passagers victimes d'un incident se verront imposer cette limitation alors même que ces derniers n'auront commis aucune faute.

1. Extension du régime de la limitation faite à la plaisance.

La loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer inclut clairement les navires de plaisance dans son champ d'application. En effet, l'article 3 de cette loi intègre clairement les navires de plaisance dans le champ d'action de cette loi. Le chapitre VII de cette loi traite de la limitation de responsabilité et de ce fait plus aucune hésitation n'est permise concernant l'application du régime de la limitation de responsabilité aux navires de plaisance.

Cette loi n'est pas la seule à prévoir l'application de la limitation de responsabilité aux navires de plaisance, en effet, la loi du 3 juillet 1967 dans son article 63, si elle exclue de son champ d'application les contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance, elle affirme cependant dans l'alinéa 2 de ce même article l'applicabilité des dispositions relatives à la constitution d'un fonds de limitation pour les navires de plaisance.

L'application à la plaisance du régime de la limitation de responsabilité étant affirmé clairement par la loi, il convient à présent de voir quelles ont été les conséquences de cet élargissement.

2. Les conséquences qui en résultent.

Les conséquences de l'application du régime de la limitation de responsabilité aux navires de plaisance concernent tout d'abord les personnes qui vont bénéficier de cette limitation. En effet, le principe général est que la limitation bénéficie à l'armateur-gérant, l'armateur non propriétaire, le capitaine, l'affréteur et leurs préposés.

Cependant, ces termes sont très rarement employés au sein de la navigation de plaisance. On utilisera des terminologies différentes, comme par exemple chef de bord au lieu de capitaine. De plus, la plupart du temps, les qualités d'une personne vont se superposer, ainsi, le propriétaire du navire sera souvent le chef de bord. De même, des terminologies qui n'existent pas dans la navigation de commerce vont apparaître dans la navigation, comme notamment le locataire-plaisancier.

Ces différences de terminologies vont poser quelques problèmes lors de l'application de la limitation de responsabilité. En effet, par exemple le locataire plaisancier pourra-t-il bénéficier de ce régime particulier ? Pour résoudre ce problème, il faudra alors s'en remettre à la qualité de cette personne, à sa fonction lors de l'incident.

De même, en matière de navigation de plaisance, il est très fréquent que le propriétaire prête son navire à un ami, dans ce cas, qui devra bénéficier de la limitation de responsabilité ? Dans ce cas, il faudra savoir si cet ami exerçait la direction du navire, si oui, ce dernier sera considéré comme le chef de bord et donc bénéficiera de la limitation de responsabilité. C'est ce que constate le professeur Calais-Auloy, en effet selon lui « *la limitation profite aux propriétaires et à tous ceux qui sont responsables : capitaine, préposés, locataire, de même pour l'ami à qui le navire a été prêté. Il faut à notre avis s'attacher à l'esprit du texte [la loi du 3 janvier 1967] plus qu'à sa lettre : la limitation doit jouer pour tout utilisateur du moment qu'il est déclaré responsable* ».

De même concernant la faute inexcusable qui implique la déchéance du droit à la limitation, cette faute, qui peut être définie comme la faute particulièrement grave qui suppose chez son auteur la conscience d'un danger et la volonté téméraire de prendre le risque de sa réalisation sans raison valable, s'avère très rare en matière de navigation de plaisance. En effet, dans la plupart des cas les incidents dans ce type de navigation résultent de l'inattention et de l'imprudence mais ne sont pas des fautes inexcusables.

Toutes ces différences fondamentales entre la navigation de plaisance et la navigation de commerce font que l'application de la limitation de responsabilité doit être envisagée avec prudence mais surtout doit être accordée au cas par cas après un examen précis des conditions dans lesquelles s'est produit l'accident.

Une fois ce principe affirmé clairement par la loi, il restait aux juges de se prononcer à ce sujet, l'arrêt du 8 mars 1995 tranche en faveur de l'application de la limitation aux navires de plaisance.

B. La consécration jurisprudentielle.

La jurisprudence est donc venue elle aussi proclamée l'application de la limitation de responsabilité aux navires de plaisance. Cependant, les juges ne sont pas devenus laxistes pour autant, en effet, ces derniers ont eu à plusieurs reprises l'occasion de refuser l'application de ce régime à différentes embarcations, lorsque celles-ci n'étaient pas aptes à affronter les risques de la navigation, le plus connu de ces arrêts étant celui à propos de l'affaire du canot Poupin sport rendu en 1976 par la Cour de cassation.

1. L'arrêt de la Cour de cassation du 08 mars 1993.

Dans cette affaire il s'agissait d'un navire, le Zeus-Oleanis, qui avait été loué par M. X qui était également le skipper. Une passagère de ce voilier de plaisance a été blessée par l'écoute de la grande voile qui l'a frappée à la tempe lors d'un empannage.

La victime assigna en réparation le locataire, ce dernier lui opposa la limitation de responsabilité. La Cour d'appel considéra que la limitation de responsabilité n'était pas opposable à la victime dans la mesure où « *cette loi ne bénéficiait qu'aux gens de mer*

pour limiter les conséquences des risques qu'ils affrontaient et préserver leur instrument de travail ». Le locataire forma un pourvoi en cassation.

La Cour de cassation, le 8 mars 1995, considéra que « *le locataire d'un navire de plaisance peut limiter sa responsabilité* », de ce fait elle cassa l'arrêt rendu par la Cour d'appel. En effet, l'article 69 de la loi du 3 janvier 1967 incluse dans son champ d'application le capitaine du navire et donc le chef de bord d'un navire de plaisance, car, en effet, même si la terminologie utilisée est différente ces deux personnes exercent bien les mêmes fonctions à bord d'un navire.

Cet arrêt affirme de façon très claire, le principe selon lequel la limitation de responsabilité s'applique aux navires de plaisance et notamment aux locataires.

Cependant, il faut tout de même préciser que ce régime ne s'applique pas à toutes les embarcations, en effet, la jurisprudence a toujours refusé de voir s'appliquer la qualification de navire à certains engins, refusant ainsi au responsable de se voir appliquer la limitation de responsabilité.

2. Un refus strict pour les engins « inadapté à la navigation maritime ».

Une affaire célèbre a marqué les esprits concernant ce sujet, c'est l'affaire du canot Poupin Sport. En l'espèce il s'agissait d'une petite embarcation en plastique à bord duquel avaient trouvé place quatre personnes qui étaient parties à la pêche. Le canot a fait naufrage et il y a eu deux morts. Suite à ces décès, la veuve assigne en responsabilité la famille du propriétaire du canot pour demander une indemnisation et s'est alors posé la question du statut de ce canot. Nous le savons, cette limitation pouvait être opposée par le propriétaire à la veuve que s'il s'agissait d'un navire. Donc le canot constitue-t-il un navire ?

La Cour d'appel de Grenoble a considéré que le canot ne devait pas être défini comme un navire et elle a fait référence à la notion administrative d'engins de plage qui n'ont pas à être immatriculés. La Cour d'appel a considéré que c'était un « *engin de plage inadapté à la navigation maritime* ».

Dans un arrêt du 6 décembre 1976, la Cour de cassation a rappelé que les juridictions judiciaires ne sont jamais tenues par les qualifications administratives. La Cour ne se fonde pas sur les mêmes motifs que la Cour d'appel mais elle aboutit à la même

solution. Elle considère que « *le faible poids de l'embarcation, son apparence frêle et le peu de hauteur de la coque par rapport à la ligne de flottaison limitaient son emploi à celui d'un engin de plage manifestement inadapté à la navigation maritime* ».

Ainsi, le propriétaire se vit refuser l'application de la limitation de responsabilité du fait de sa petite taille et de son incapacité à affronter les risques que peuvent impliquer la navigation maritime. Cependant, comme le relève J. Jambu-Merlin « *il est tout de même singulier que les plus petits engins de plage se voient frappés d'une responsabilité illimitée, alors que des bateaux plus importants bénéficient d'une limitation* ».

Il est en effet quelque peu gênant que le propriétaire d'un navire de grande taille qui a, dans la grande majorité des cas, beaucoup plus de moyen que le propriétaire d'une embarcation telle que celle de l'affaire poupin sport, ait la possibilité d'invoquer la limitation de responsabilité alors que le propriétaire des « plus petites embarcations » ne l'a pas.

Cependant la jurisprudence est ferme et constante et refuse de qualifier ces engins de navires et donc de leur appliquer la limitation de responsabilité.

Le passager maritime bénévole est donc un passager très « spécial », son régime de responsabilité n'est pas issu du droit maritime mais du droit terrestre. Même si cela peut surprendre au premier abord, en réalité, cela n'est pas injustifié.

En effet, ce genre de passagers, sont, dans la plupart des cas, des amis ou membres de la famille du propriétaire du navire ou du chef de bord. Ces personnes n'ont jamais pratiqué la navigation maritime et sont étrangers à ce monde si particulier. Ce ne sont pas des marins, à bord du navire ils sont passifs et n'ont aucun rôle dans la navigation. C'est la raison pour laquelle ces passagers sont assimilés à des passagers bénévoles en matière terrestres, car, comme ces derniers, ils n'ont aucune maîtrise sur la chose et se contentent de se laisser guider.

Cependant, ce n'est pas le cas de tous les passagers bénévoles, en effet le cas de l'équipier en compétition est beaucoup plus complexe. L'équipier en compétition, au premier abord, ne peut être mis sur un pied d'égalité avec le passager bénévole. Il n'est pas passif durant une compétition, chaque équipier aura un rôle voire même plusieurs et la conduite du navire va être effectuée par plusieurs personnes. Ces personnes, dans la

majorité des cas, payent un droit d'inscription aux organisateurs de la manifestation nautique, qui joueront donc un rôle dans la course et en cas d'accident leur responsabilité pourra éventuellement être engagée. On ne peut donc plus vraiment considérer les équipiers en compétition comme des passagers bénévoles. Cependant, ce n'est pas ce qu'à considéré la jurisprudence.

Partie 2. Application de ce droit aux manifestations nautiques et les protections adaptées aux passagers.

Les membres de l'équipage durant une compétition nautique telle une régates, participent à la conduite du navire, courent des risques très importants inhérents à la navigation mais également à la compétition, car, nous le savons, le comportement d'une personne n'est jamais le même selon que cette personne soit en condition d'entraînement ou en compétition, la prise de risque sera toujours plus importante en compétition dans le seul et unique but de gagner.

C'est la raison pour laquelle l'équipier en compétition est très différent du passager bénévole et le régime juridique qui doit lui être appliqué devrait donc être spécifique à la navigation en compétition, situation très différente de la simple balade entre amis. Cependant la Cour de cassation en a décidé autrement et a sorti du système sportif classique les équipiers en compétition durant une régates, en refusant d'appliquer à ces derniers des théories qui ont toujours trouvées application en droit du sport.

Les manifestations nautiques dans lesquelles se déroule ce type de compétitions peuvent parfois être très importantes et compter des centaines de participants, c'est la raison pour laquelle une attention toute particulière est portée aux organisateurs de ce type de manifestations car ils doivent tout mettre en œuvre afin que la manifestation se déroule dans des conditions optimales de sécurité.

Chapitre 1. Les relations juridiques liant le skipper et son équipe.

Les compétitions nautiques peuvent présenter de nombreux dangers, et il n'est pas rare que des accidents se produisent durant ces compétitions. Dans ce cas, contre qui l'équipier en compétition pourra-t-il agir en justice en cas de dommages subis au cours d'une manifestation de ce type ?

Section 1. Une relation caractérisée par un lien contractuel ?

La première question qui va se poser est de savoir si le skipper et les autres membres de l'équipage sont soumis au même régime de responsabilité ? Nous le savons, le skipper va représenter le navire durant ce type de manifestation, tel le capitaine d'une équipe de football, ce dernier sera mis au premier plan en ce qui concerne la communication, c'est par lui que seront diffusées les informations au sein de son équipe.

Cependant, cela ne fait pas pour autant de lui un équipier particulier car, une fois la compétition commencée, tous les équipiers doivent être capables d'accomplir les tâches habituellement réservées aux autres, en effet en cas d'accident il ne faut pas que la navigation ne puisse plus être effectuée dans le cas où un équipier aurait été blessé.

Il y a donc une réelle complémentarité entre chaque membre de l'équipage, dans ce cas, peut-on réellement considérer que le skipper est responsable de son équipage ?

§1. Les solutions envisageables.

Comme dans le cas de l'équipier en compétition, il faut se demander quel est le lien juridique qui unit les équipiers entre eux. De cette question il en sera déduit le régime de responsabilité qui va s'appliquer en la matière, c'est la raison pour laquelle il est indispensable de se demander si un contrat unit le skipper aux autres membres de l'équipage ?

A. Un contrat.

Dans le cas de la relation contractuelle, plusieurs cas peuvent être envisagés.

1. Contrat de travail

Le contrat de travail est un « *contrat synallagmatique à titre onéreux caractérisé par la fourniture de fourniture d'un travail en contrepartie du paiement d'une rémunération et par l'existence, dans l'exécution du travail, d'un lien de subordination juridique du travailleur à l'employeur ; peut être conclu pour une durée déterminée ou indéterminée*⁵⁶ ».

Si l'on met en parallèle cette définition à la compétition on s'aperçoit très rapidement que les relations unissant le skipper à son équipage ne peuvent pas être placées sous le régime du contrat de travail. Tout d'abord, leur relation n'est pas onéreuse, de plus, il n'y a pas de lien de subordination dans la relation entre le skipper et les membres de son équipage. Même si le fait de prendre les décisions revient au skipper, cela n'est pas pour autant un lien de subordination, leur relation n'est en rien une relation patron/salarié.

En effet, la subordination juridique peut être définie comme « *une situation de dépendance caractérisée par le pouvoir pour l'employeur, de donner au travailleur des instructions, des ordres et des directives et d'en contrôler l'exécution et d'en vérifier les résultats, ainsi que de sanctionner les manquements de son subordonné, à charge d'assumer les risques de son activité* ».

Cette situation ne caractérise en rien la situation qui existe entre un skipper et son équipage, car, en matière de régates ou de compétitions de ce type, ce sont des sentiments de confiance, de partage et de solidarité qui prime et non pas les ordres, les directives et le contrôle.

Le contrat de travail ne reflète en rien la réalité, car même s'il est vrai que le skipper aura le dernier mot si une décision doit être prise, cela n'est pas dans un esprit de commandement, c'est simplement que dans un sport comme celui-ci avec les dangers

⁵⁶ G. CORNU, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, coll. « Quadrige », 8^{ème} édition.

qu'il implique il faut une personne capable de prendre une décision dans un moment de stress intense alors même qu'elle est en désaccord avec certains membres de son équipage.

Un autre type de contrat doit alors être envisagé.

2. Contrat de société.

Le contrat de société est défini à l'article 1832 du code civil de la façon suivante « *la société est instituée par deux ou plusieurs personnes qui conviennent par un contrat d'affecter à une entreprise commune des biens ou leur industrie en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter* ». Plusieurs éléments peuvent être tirés de cette définition.

Tout d'abord il faut une pluralité des associés, il faut une envie des associés de collaborer, que chaque associé réalise un apport et enfin qu'il y ait un partage des bénéfices qui soit fait ou dans le cas contraire, une contribution aux pertes.

Si l'on rapporte ces éléments du contrat de société à la plaisance et plus particulièrement aux compétitions on peut s'apercevoir que ces conditions de l'existence d'un contrat de société sont réunies en matière de compétitions de plaisance. En effet, les associés dans le cas des compétitions seraient l'équipage, il y a donc bien une pluralité d'associés, chaque membre de l'équipage en apportant ses idées, sa force, son énergie réaliserait l'apport nécessaire au contrat de société. Le partage des bénéfices ou la contribution aux pertes serait caractérisait par le partage de la joie qu'implique une victoire ou la déception s'il s'agit d'une défaite.

Ainsi, comme le remarque le professeur Yves Tassel il s'agirait d'un « *contrat de société d'un genre particulier* ».

Cependant, le contrat de société n'est pas pleinement satisfaisant car, les notions de partage de bénéfices et de contribution aux pertes ont un caractère très commercial, et même si ces notions peuvent être transposées aux compétitions nautiques et aux relations qui existent entre les différents membres d'un équipage, cela est très éloigné de l'idée de plaisir et des valeurs qui doivent être présentes dans le sport.

In fine, concernant les relations entre les membres d'un même équipage, il apparaît que le régime de responsabilité délictuelle s'adapte mieux à la situation présente en cas de compétitions nautiques qu'une éventuelle responsabilité contractuelle.

B. L'absence de tout lien contractuel.

Un cas récent est venu confirmer la thèse selon laquelle la jurisprudence refuse de voir entre les sportifs une relation contractuelle. Dans cette affaire, un homme équipier sur un catamaran avait été blessé lors d'un abordage avec un autre catamaran durant une régate le 29 décembre 1995. Après le dépôt d'un rapport d'expertise, la victime assigne en réparation son skipper et son assureur les 14 et 17 juin 2002.

La Cour d'appel a déclaré les demandes de la victime prescrites, car, rappelons-le le délai de prescription en matière d'abordage est de deux ans. La victime forme un pourvoi en cassation car elle considère que le régime de l'abordage ne doit pas s'appliquer en l'espèce car les dispositions de ce régime jouent seulement lorsqu'il s'agit de responsabilité des navires.

La Cour de cassation dans un arrêt du 18 mars 2008 décide de rejeter le pourvoi car elle considère « *qu'en cas d'abordage entre navires de mer, ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sans qu'il y ait lieu de distinguer le cas où ceux-ci participaient à une régate, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord doivent être réglées conformément aux dispositions du chapitre premier de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, qui commandent, avant toute mise en cause d'une responsabilité personnelle, de rechercher si les circonstances de la collision révèlent la faute de l'un des navires ou une faute qui leur est commune* ».

Par cette décision la Cour de cassation rejette la théorie contractuelle entre coéquipiers au profit de l'application du régime de l'abordage.

La Cour de cassation n'est pas seule à rejeter la théorie de la relation contractuelle entre des sportifs. En effet, la majorité de la doctrine considère que ce doit être une responsabilité délictuelle qui s'applique dans ce type de situation, une relation contractuelle n'aurait pas sa place dans une activité dominée par le plaisir, l'envie de

pratiquer un loisir ensemble. Cependant, certains auteurs ont parfois eu recours à la notion de « convention tacite » pour définir le lien qui unissait les sportifs.

La Cour d'appel de Paris le 25 janvier 1995, dans une affaire concernant une palanquée de plongeurs est même allé jusqu'à reconnaître l'existence d'une convention tacite entre les plongeurs. Cependant, cette solution reste exceptionnelle et les juges refusent systématiquement de voir consacrer une relation contractuelle entre des sportifs.

Le régime de responsabilité contractuelle ayant été écarté, il convient à présent de se demander quel va être le déroulement d'une action en responsabilité de l'un des équipiers ? Cette question a posé de nombreux problèmes et un débat très important au sein de la doctrine car la réponse à cette question allait déterminer tout le régime de responsabilité de l'équipier en compétition « classique » mais également celui du skipper.

C'est au cours de l'instance ayant abouti à un arrêt rendu par la Cour de cassation en 1995 concernant l'affaire de l'Airel que la question fut tranchée.

§2. L'affaire de l'Airel de 1995.

Les faits de la célèbre affaire de l'Airel se sont déroulés au cours d'une régates, dans la nuit du 10 au 11 avril 1977, durant la 12^{ème} semaine nautique internationale de la Méditerranée. Certainement aidé par des conditions météorologiques très mauvaises, le navire a fait naufrage, emportant avec lui les sept membres de l'équipage, c'est-à-dire le skipper-propriétaire du navire et ses six coéquipiers. Avant son naufrage, le navire avait signalé une rupture de bastaque.

A la suite de ce drame, la cause de cet accident est restée inconnue, les affaires maritimes, ne disposant que de très peu d'éléments, ont simplement conclu une voie d'eau provoquée par une avarie primaire.

Les héritiers et les ayants droit des coéquipiers assignent en réparation, sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, les héritiers du skipper. Ces derniers appellent par la suite en garantie les organisateurs de la course.

En première instance, le 3 décembre 1985, le Tribunal de grande instance de Marseille accueillit leur demande.

L'assureur du skipper interjeta alors appel. La Cour d'appel d'Aix en Provence, dans un arrêt du 21 juillet 1988 considéra qu'en l'espèce il y avait une garde commune du navire. En effet, selon elle « *il s'agissait d'une croisière en commun où les sept marins de l'Airel participaient à une compétition sous forme de régates de haut niveau nécessitant des connaissances, une expérience, des qualités physiques certaines lesquelles si elles étaient peut être inégalement réparties, constituaient par leur somme le nec-plus ultra d'une équipe, performante* ». Ainsi la Cour d'appel retenait donc la théorie de la garde commune du navire et exonérait donc le skipper de sa responsabilité.

Mais le raisonnement de la Cour d'appel d'Aix en Provence ne s'arrête pas à ce point, car, elle considère qu'en plus de la garde commune, il y avait également eu acceptation des risques des coéquipiers. Ces équipiers avaient accepté de continuer la régates alors que le temps se détériorait de manière importante, du fait de leurs compétences, ces derniers se doutaient très certainement des dangers qui pourraient en résulter. La Cour d'appel infirma donc le jugement rendu par les juges en première instance.

Par la suite un pourvoi en cassation fut formé et la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, le 9 mai 1990 cassa la décision rendue par les juges d'appel pour défaut de base légale. La Cour de cassation approuva dans un premier temps les juges de ne pas avoir retenu la faute du skipper sur le fondement de l'article 1382 du code civil. Mais dans un second temps, la Cour considère que la garde commune ne devait pas être retenue en l'espèce car « *le skipper, marin particulièrement qualifié, était le propriétaire de la chose instrument du dommage et que le rôle de chacun des coéquipiers au moment de l'accident était resté totalement ignoré* ».

L'affaire fut renvoyée devant le Cour d'appel de Lyon et, le 13 mai 1991, celle-ci s'inclinait devant la décision rendue par la Cour de cassation quelques mois plus tôt.

Un dernier pourvoi fut formé et dans un arrêt du 8 mars 1995⁵⁷, la Cour de cassation confirma sa décision précédemment rendue sur cette affaire concernant la notion de garde en commun. Mais elle ne s'arrêta pas là et elle compléta sa décision par des

⁵⁷ Annexe 1.

dispositions sur la théorie de l'acceptation des risques, invoquée par les demandeurs, en considérant que « *si les membres de l'équipage avaient acceptés les risques normaux et prévisibles d'une compétition en mer de haut niveau, ils n'avaient pas pour autant accepté le risque de mort qui, dans les circonstances de la cause, constituait un risque anormal* ».

Cette affaire va avoir un retentissement très important dans le monde des compétitions et régates mais également dans le monde sportif en général. C'est pourquoi il convient d'étudier point par point les apports de cet arrêt ainsi que leurs conséquences dans le sujet de notre étude.

A. Le rejet de la théorie de la garde commune.

La théorie de la garde collective est une théorie qui s'est beaucoup développée dans le domaine sportif, cependant, actuellement un net déclin touche cette théorie qui est très affaiblie car elle est écartée dans beaucoup de situation, et ce, même dans le domaine sportif.

C'est notamment ce qu'a considéré la Cour de cassation dans l'affaire de l'Airel qui a préféré écarté la théorie de la garde collective du navire entre les équipiers afin de centrer la responsabilité sur le skipper et de pouvoir indemniser au mieux les autres membres de l'équipage, ou tout au moins leurs familles, les équipiers étant portés disparus à la suite de l'accident.

1. Présentation.

Avant tout, il faut rappeler que la théorie de la garde commune est une théorie d'exception, en effet, le principe est que la garde est alternative. En effet, la garde suppose les pouvoirs d'usage, de contrôle et de direction, ainsi pour qu'une garde soit commune, il faut que plusieurs personnes disposent de ces pouvoirs simultanément. Ce type de situation n'est pas fréquent, de plus, « *cette conception procède de l'idée que les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle, sont trop exorbitant pour en autoriser le*

*partage*⁵⁸ ». De ce fait, l'application de la garde commune est une application stricte qui doit répondre à des critères très précis fixés, en grande partie par la jurisprudence qui s'est fortement développée à ce sujet et a beaucoup évolué au cours de ces dernières années.

La conséquence de l'application de cette théorie est que le co-gardien ne peut pas invoquer la responsabilité des autres gardiens sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, il ne pourra invoquer que la responsabilité pour faute prouvée.

La notion de garde collective était utilisée très souvent lorsque « *les pouvoirs sur la chose étaient exercés conjointement*⁵⁹ », ainsi, en matière sportive, cela était notamment le cas quand il s'agissait d'un ballon de football, d'une balle de tennis et d'un volant de badminton. Cependant, comme le fait remarquer J. Gardach « *la Cour de cassation a souvent fait preuve de beaucoup plus d'hésitations lorsqu'un engin est utilisé collectivement*⁶⁰ », ce qui est le cas en matière de plaisance.

Mais aujourd'hui la notion de garde collective s'applique de façon très restrictive, et ce, même dans le quotidien. En effet, un arrêt récent rendu par la Cour de cassation le prouve aisément. Dans cette affaire il s'agissait de trois enfants, dont deux frères, qui avaient mis le feu à un hangar alors qu'ils avaient décidé d'allumer des torches de foin avec des briquets. Les trois enfants ont participé à la réalisation des torches mais un des enfants, Gwenaël D., s'est brûlé, a lâché la torche, l'incendie s'est alors propagé et a entièrement brûlé le hangar. Les assurances ont pris en charge chacune un tiers, les enfants qui ont participé à la réalisation des torches étant frères, l'assurance de leurs parents a couvert les deux tiers des dommages. A la suite de cela, les parents des deux enfants qui n'ont pas lâché leur torche ont assigné l'assureur et le père du troisième enfant afin d'obtenir leur condamnation in solidum à prendre en charge la totalité des réparations.

Les juges de première instance déclarent Gwenaël D. seul responsable du sinistre et fait droit aux demandeurs.

⁵⁸ J. GARDACH, comm. sous Cass 2^{ème} Civ. 08.03.1995, Le skipper propriétaire d'un voilier ayant sombré en mer corps et biens est responsable de la disparition de ses équipiers, JCP G n°40, 4.10.1995, II 22499.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

La Cour d'appel de Versailles quant à elle, infirme le jugement rendu par les juges de première instance et condamnent solidairement les trois enfants, car il s'agissait en l'espèce « *d'une coaction délibérée ayant causée le dommage* ».

Un pourvoi en cassation est alors formé. La Cour de cassation, dans un arrêt rendu le 19 octobre 2006, casse l'arrêt rendu par la Cour d'appel car elle considère que « *si les frères avaient antérieurement confectionné, allumé puis éteint les torches, cette circonstance n'était pas de nature à leur conférer l'exercice de la garde commune de la torche, instrument du dommage, dès lors qu'au moment de l'embrasement du foin par la torche, [l'enfant] qui la tenait dans sa main exerçait seul sur cette chose les pouvoirs d'usage, de contrôle et de direction qui caractérisent la garde* ».

Dans cette affaire, la Cour de cassation « *accorde donc une place plus importante à l'acte matériel qu'à l'action intellectuelle*⁶¹ » et cela prouve bien le déclin de cette notion.

Si la théorie de la garde collective connaît un affaiblissement certain, cette situation est démultipliée lorsqu'il s'agit de navigation de plaisance. En effet, la théorie de la garde commune est systématiquement rejetée par les juges à partir du moment où il est question de la maîtrise d'un engin de transport, ce qui est en l'occurrence le cas des navires.

2. Application au cas d'espèce.

Cette décision a donc eu un impact retentissant, car, faire peser la garde uniquement sur le skipper alors que l'équipage, en matière de régates et autres compétitions de ce type, est un équipage soudé, uni, qui agit ensemble et chacun des actes d'une personne à bord aura forcément des conséquences sur les autres équipiers. Dans cette vision des choses il n'est pas évident de reconnaître le skipper comme étant le seul gardien et de le condamner comme responsable, surtout, qu'au départ, les juges reconnaissaient la garde commune dans ce type de circonstances.

⁶¹ M. MEKKI, Comm. sous Cass. 2e civ., 19 oct. 2006, Le fait que la torche au moment de l'incendie ait été détenue par un seul des enfants conduit à l'exclusion d'une garde en commun, JCP G n° 8, 21 Février 2007, II 10030.

En effet dans un de ses arrêts, la Cour d'appel de Versailles, le 3 juillet 1979 avait reconnu la garde commune. La Cour considérait que *« si l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil aurait pu être invoqué par un passager, simplement invité à participer à une promenade, il doit en aller différemment pour un membre de l'équipage qui assurait comme ses compagnons les mêmes pouvoirs de direction, d'usage et de contrôle dans la marche de l'embarcation »*.

Dans ce cas, la Cour d'appel reconnaît le fait que le skipper le fait que le skipper n'est pas le seul à utiliser les pouvoirs inhérent à la garde, c'est-à-dire l'usage, le contrôle et la direction. Cela me paraît totalement vrai, car, quand chacun des coéquipiers se trouve dans l'action, que chacun participe à la manœuvre et à la « conduite » du navire, comment peut-on dans ce cas faire reposer simplement la garde sur une seule personne ? Ils agissent ensemble, chaque membre de l'équipage ne demande pas la permission au skipper avant chacun de ses faits et gestes. Même s'il est vrai que c'est le skipper qui prendra la décision « ultime », que c'est lui qui aura « le dernier mot », ce n'est que dans des situations d'urgence, situations dans lesquelles il faut toujours une personne munie d'une grande sérénité et d'un charisme important qui soit capable de prendre une décision dans un moment de stress intense. Mais cela ne crée pas pour autant un lien de subordination entre le skipper et les autres membres de l'équipage.

Pourtant, il semble que c'est ce qu'a retenu la Cour de cassation dans l'affaire de l'Airel, et plus généralement lorsqu'il s'agit de l'utilisation collective d'un engin de transport. En effet, dans ce cas *« un des participants peut être considéré comme ayant la maîtrise exclusive ou même seulement prépondérante de la chose. La hiérarchie des pouvoirs qui s'instaure permet alors d'attribuer à nouveau la garde à celui qui a la maîtrise affective de la chose. Dès lors que les coéquipiers n'ont plus les mêmes pouvoirs dans l'usage, la direction et le contrôle de la chose et que l'un d'eux apparaît sur le bateau comme le chef de bord, c'est lui qui doit être déclaré seul gardien⁶² »*.

Mais dans ce cas, on peut se poser la question de savoir qui barre le navire ? Car qui mieux que le barreur dispose des pouvoirs de direction, d'usage et de contrôle du navire ? Le skipper n'est pas forcément la personne qui barre le navire, dans ce cas, si c'est une autre personne qui en a la tâche, dans quelle mesure ne pourrait-elle pas être qualifiée de gardien de la chose ?

⁶² F-X. PIERRONNET, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, p. 262, PU d'Aix-Marseille, 2004.

Avec ce type de raisonnement, il apparaît clairement, qu'il n'est pas possible de dire que dans ce type de situation, une seule personne dispose de l'usage, le contrôle et la direction de la chose, c'est un sport d'équipe dans lequel chacun des membres de l'équipage s'entre-aide, ils agissent ensemble et non pas de façon séparée, si une personne se trouve en difficulté les autres membres de l'équipage doivent être en mesure de l'aider voire même de la remplacer. Il convient donc de dire qu'ils ne sont pas restreints à la réalisation d'une seule tâche à bord du navire. Dans ce cas, la désignation du skipper en tant que gardien paraît abusive.

De plus, comme le soulève J. Gardach⁶³, la Cour dans son attendu adopte une terminologie qui pourrait laisser penser que cette dernière confond la responsabilité et externe du skipper. En effet il est dit que « *les usages et les règles applicables en matière de course en mer donnent au seul skipper le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manœuvres et la marche* ». Ce type de raisonnement peut s'avérer très dangereux, car, le skipper est, en effet, responsable du voilier vis à vis de la société nautique ou des organisateurs de la manifestation. Mais cela ne signifie pas pour autant que le skipper est responsable vis-à-vis des membres de son équipage.

Ces deux responsabilités ne doivent pas être confondues car, dans le premier cas, le skipper est en quelque sorte le représentant du navire et de son équipage mais dans le second cas, par rapport à ses coéquipiers, c'est un membre de l'équipage qui ne dispose pas de pouvoir sur les autres. Dans ce cas il pourrait être assimilé au capitaine d'une équipe de football, il est un simple joueur dans son équipe, il est un co-équipier comme les autres, mais en dehors de l'équipe, c'est là que son rôle est très important, car il sera le porte parole de l'avis des autres joueurs et de son équipe tout entière. Mais son rôle à l'intérieur de l'équipe n'est pas différent du fait qu'il soit capitaine.

Cette analyse rendue par les juges de la Cour de cassation peut donc être qualifiée d'inquiétante et marque un déclin important de la notion de garde commune qui est de plus en plus rarement utilisée et reconnue. Cependant, une hésitation est permise dans cette affaire, en effet comme le fait remarquer le professeur Bonassies, « *c'est en raison des circonstances de l'espèce, c'est dans l'incertitude de la manière dont s'est passée*

⁶³ J. GARDACH, comm. sous Cass 2^{ème} Civ. 08.03.1995, Le skipper propriétaire d'un voilier ayant sombré en mer corps et biens est responsable de la disparition de ses équipiers, JCP G n°40, 4.10.1995, II 22499.

l'accident, le sinistre, que la Cour de cassation a estimé que les juges du fond n'avaient pas suffisamment justifié d'une garde en commun⁶⁴ ».

Cependant, la Cour de cassation reste tout de même très fermement opposée à l'utilisation de cette théorie de la garde en commun et elle a eu l'occasion de le rappeler plusieurs fois après l'affaire de l'Airel. En effet, dans une affaire concernant un enfant blessé par une balle de tennis lors d'un jeu inspiré du base-ball, la Cour a réaffirmé sa position concernant la garde collective. L'enfant avait été blessé alors que la balle avait été relancée dans sa direction avec une raquette qui servait alors de batte de base-ball. Une action en réparation fut intentée par le père de l'enfant mais les juges d'appel décidèrent de le débouter du fait que « l'usage commun de la balle de tennis, instrument du dommage, n'autorisait pas la joueuse blessée à réclamer réparation ».

Cependant, la Cour de cassation ne fut pas de cet avis et dans un arrêt du 28 mars 2002⁶⁵, elle cassa l'arrêt rendu par la Cour d'appel en considérant que c'était la raquette de tennis la cause du dommage et non pas la balle, ainsi, l'autre enfant qui détenait la raquette lorsque la fillette fut blessée disposait de l'usage, de la direction et du contrôle de la raquette et en était donc le gardien.

La Cour fait de nouveau preuve d'une grande méfiance à l'égard de cette théorie, et en ne tenant compte, une fois de plus, que de l'aspect matériel et non pas intellectuel du jeu, écarte la garde commune.

Cette notion n'est pas la seule à être en net déclin, en effet, la théorie de l'acceptation des risques, également invoquée dans l'affaire de l'Airel par les ayants-droit du skipper, est actuellement fortement critiquée par la doctrine car cette dernière la considère comme une théorie obsolète qui ne trouve plus son application dans le droit actuel. La Cour de cassation a d'ailleurs préféré écarter cette théorie dans cette l'affaire, faisant peser ainsi, toute la responsabilité de ce tragique accident sur les épaules du skipper.

⁶⁴ P. BONASSIES, La responsabilité du plaisancier en croisière, Gaz. Pal. 1997, « Numéro spécial droit de la plaisance », n°288-289, 2^{ème} partie, p.32, spéc. P. 35.

⁶⁵ Cass. Civ. 2, 28 mars 2002, D. 2002, IR. P.1325.

B. Le rejet de la théorie de l'acceptation des risques.

La théorie de l'acceptation des risques est une notion particulièrement utilisée en matière sportive afin d'exonérer de sa responsabilité le gardien de la chose. Actuellement ce type de situation devient rare, car, nous le savons, aujourd'hui le maître mot en matière de responsabilité est « la protection de la victime », c'est pourquoi, il devient rare de voir une décision dans laquelle les juges ont accepté l'application de cette théorie car cela priverait la victime de son indemnisation. Le cas des compétitions nautiques n'échappent pas à cette règle, faisant reposer une fois encore la responsabilité de l'accident sur le skipper, et ce même en l'absence de faute de ce dernier.

1. Présentation.

La théorie de l'acceptation des risques est une création prétorienne et elle implique l'exonération de responsabilité du gardien par le fait que la victime aurait accepté les risques liés à l'activité lorsqu'elle a décidé de participer à l'activité en question. En effet, par l'acceptation des risques, la victime ne peut plus invoquer la responsabilité du fait des choses fonde sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil contre le gardien.

Pour que la théorie de l'acceptation des risques puisse être appliquée, il faut plusieurs conditions :

La première est relative au consentement. Ainsi, il faut que la victime ait eu parfaite connaissance des risques pour que cette théorie puisse jouer, il faut donc que la victime soit capable et que son consentement ne soit pas vicié. Mais, comme le fait remarquer M-L Cicile-Delfosse « *la capacité requise n'est qu'une simple « capacité de fait » reposant sur la faculté de discerner les risques encourus, discernement que, les personnes _ fussent-elles mineures _ s'adonnant au sport en question sont, en règle générale, censées posséder. Quant au consentement, il est réputé donné dès lors que les intéressés pratiquent le sport en toute liberté* ⁶⁶ ».

⁶⁶ M-L. CICLE-DELFOSSÉ, Petites affiches, 26 décembre 2002 n° 258, P. 8.

Dans un second temps, il faut que l'acceptation des risques soit invoquée pour des faits ayant eu lieu durant une compétition sportive et non pas durant un entraînement par exemple. Cependant, un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 15 avril 1999 est venu bouleverser ces certitudes. En effet dans cette affaire il s'agissait d'un cavalier, habitué à monter à cheval dans une manade, avait été blessé suite à une chute provoquée un taureau qui avait effrayé sa monture. La théorie de l'acceptation des risques fut retenue en l'espèce par la Cour d'appel, solution confirmée par la Cour de cassation. Après cette décision, la question s'est posée de savoir si cet arrêt pouvait constituer un revirement de jurisprudence ? En effet, l'apport de cet arrêt était considérable, car il n'était plus nécessaire que le dommage se soit produit durant la pratique d'un sport collectif en compétition. Cependant deux arrêts rendus par la deuxième chambre civile de la cour de cassation, le 28 mars et le 4 juillet 2002 sont venus confirmer la nécessité que le dommage subi par la victime se soit produit « *dans le cadre d'une compétition sportive*⁶⁷ » pour que l'acceptation des risques puisse jouer.

Enfin, la dernière condition fixée par la Cour de cassation est qu'il faut que le risque accepté soit normal, en effet, d'après les juges de la haute juridiction « *l'acceptation des risques s'entend des risques normalement prévisibles [...] si les membres de l'équipage avaient acceptés les risques normaux et prévisibles d'une compétition en mer de haut niveau, ils n'avaient pas pour autant accepté le risque de mort qui, dans les circonstances de la cause, constituait un risque anormal* ».

Toutes ces conditions concernant le jeu de la théorie de l'acceptation des risques doivent être transposées en matière de navigation et, nous allons le voir, que ce n'est pas toujours facile du fait de la particularité des compétitions en matière de navigation maritime.

2. Application au cas d'espèce.

Les motivations de la Cour de cassation dans l'affaire de l'Airel, concernant la normalité des risques acceptés sont pour le moins surprenantes, car, les marins qui ont périés dans l'affaire de l'Airel étaient tous expérimentés et connaissaient donc les risques

⁶⁷ Cass. Civ. 2^e, 28 mars 2002, M. Omar Rakraki c/ M. Abdulkarim El Fakiri.

inhérent à la navigation maritime et d'autant plus lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Le risque de mort fait partie des risques inhérent à la navigation maritime car c'est une conséquence envisageable du naufrage du navire.

C'est en grande partie pour cette raison que la décision de la Cour de cassation dans l'affaire de l'Airel a été très fortement critiquée, car, « *quel risque accepte-t-on ? Le risque de prendre un rhume ?*⁶⁸ ». A partir de quel moment peut-on considérer qu'un risque n'est plus normal ? Lorsque cela engage la vie humaine ? Mais ces risques sont forcément présents quand il s'agit de navigation maritime.

Le résultat de cette décision rendue par la Cour de cassation est très dommageable car la principale conséquence est que les membres d'un équipage, habitués à ce type de navigation ainsi qu'à ses dangers, durant une compétition, sont soumis au même régime que le passager bénévole qui n'a jamais pratiqué ce type de navigation et qui participe, pour le plaisir ou pour apprendre, à la navigation sous les instructions du chef de bord. Le doyen Ripert considérait que les équipiers étaient alors devenus « des cageots de pommes de terre ».

A la suite de cet arrêt capital, il est donc clair que les équipiers en compétition sont considérés comme de simples passagers bénévoles, étant soumis au même régime que la personne qui monte pour la première fois à bord du navire de plaisance d'un ami ou d'un membre de la famille pour découvrir la navigation.

C'est pour cette raison que l'équipier en compétition doit être considéré comme un passager bénévole alors que ce n'est pas le cas à la base. Car ce dernier, dans la plupart des cas, payera un droit d'inscription afin de pouvoir participer à la régata et, en cas de victoire ce dernier aura droit à un prix, ce n'est alors plus un passage bénévole. En effet, les motivations de sa présence à bord sont radicalement différentes de celles du passager bénévole « classique ».

Cependant, la jurisprudence en a décidé autrement et c'est pourquoi l'équipier en compétition et le passager bénévole « classique » doivent être étudiés parallèlement car ces derniers sont soumis au même régime.

⁶⁸ M. REMOND-GOUILLOU, Questions de responsabilité soulevées par la compétition de plaisance, in les rencontres du droit et de la plaisance, septembre 1991, Actes du colloque de Marseille, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 1992, p.85.

Cependant, l'équipier en compétition dispose d'une qualité que n'a pas le passager bénévole, c'est la qualité de « sportif ».

Ainsi, ce dernier dispose d'autres fondements pour son action en responsabilité, notamment du fait du régime de la faute prouvée qui est répandue dans le droit du sport mais également contre l'organisateur de la manifestation, de la compétition à laquelle il participera.

Section 2. Les autres fondements possibles de l'action en responsabilité.

L'équipier en compétition ne dispose pas du même statut que le passager bénévole classique, car ce dernier est un sportif, de ce fait, il dispose également de la possibilité de fonder son action en responsabilité sur une action qui est propre au sportif c'est l'action en responsabilité sur le fondement de la faute prouvée.

Cependant, cette action est très peu utilisée en matière de régates, car, nous l'avons vu précédemment, l'équipier en compétition a la possibilité de fonder son action sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, action beaucoup plus simple car dans ce cas il n'aura pas à prouver la faute du skipper.

De plus, il ne faut pas oublier un autre personnage central dans ce genre d'évènements qui est l'organisateur de manifestations nautiques.

En effet, dans ce cas, l'équipier concourt durant une compétition mise en place par un organisateur de manifestations nautiques, habitués à ce genre d'évènement.

Il pèsera donc sur les épaules de l'organisateur une responsabilité toute particulière et ce dernier devra mettre en œuvre tous les moyens nécessaires afin d'assurer au mieux la sécurité des participants à la manifestation.

§1. Responsabilité du skipper sur le fondement de la faute prouvée.

Avant tout développement, il faut préciser que la notion de faute en matière sportive est bien différente de la faute que l'on rencontre dans le quotidien. En effet, « *la faute civile du sportif demeure une notion autonome par rapport à la faute sportive*⁶⁹ », il convient d'étudier dans un premier temps la faute sportive et par la suite la faute civile du sportif.

A. La faute sportive : une faute nécessaire...

La faute sportive est caractérisée par la violation faite par le sportif des règles du jeu. Ce principe paraît évident car comment peut-on prouver une faute au sportif alors que ce dernier n'aurait pas violé le règlement ? Cela est contraire au principe même de la faute selon lequel elle doit être prouvée ainsi que le lien de causalité qui la lie au dommage. C'est dans ce contexte que la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, le 2 juillet 1991, a cassé un arrêt rendu par la cour d'appel qui avait considéré qu'un joueur de volley-ball avait commis une faute sans prouver en quoi ce dernier avait violé les règles du jeu.

Cependant, il y a quelques exemples de jurisprudence dans lesquels la Cour de cassation a considéré qu'il pouvait y avoir faute sans pour autant qu'une quelconque violation du règlement soit avérée. Cela a été le cas dans un arrêt rendu par la Cour de cassation le 10 juin 2004, concernant une affaire dans laquelle un joueur de polo s'était blessé en tombant de son cheval, ce dernier avait demandé une indemnité, qui lui a été accordée par la Cour de cassation alors que le joueur contre qui l'action avait été intentée n'avait pas violé les règles du jeu. Dans la plupart des cas, ces situations s'expliquent par un souci de sécurité, en effet, de telles décisions sont rendues lorsque le comportement du joueur en question pouvait mettre en péril la sécurité des autres joueurs. Même si dans la plupart des cas les règlements sportifs sanctionnent fermement ces comportements, il arrive encore parfois que cela ne soit pas le cas, c'est alors la jurisprudence qui vient fermement encadrer ce type de pratiques.

Malgré cela, la faute sportive n'est pas suffisante pour qu'il y ait une faute civile.

⁶⁹ J. MOULY, La responsabilité des sportifs entre eux, Répertoire de droit civil, LAMY, 2006.

B. ... Mais insuffisante pour la reconnaissance de la faute civile du sportif.

La faute sportive ne suffit pas à ce que la faute civile du sportif soit reconnue, en effet pour qu'il y ait faute au sens quotidien du terme, il faut qu'il y ait une intention, ce ne doit pas simplement être une imprudence ou une négligence, il faut que le joueur ait agi intentionnellement. Cela se comprend aisément, car, comme le remarque J. Mouly « *même le joueur le plus avisé et prudent commet nécessairement dans l'ardeur du jeu des manquements au règlement sportif. Les nécessités du sport justifient donc la solution*⁷⁰ ». Ce type de comportement est inhérent à la pratique sportive et bien plus encore, à la compétition sportive, la soif de vaincre pousse parfois souvent les joueurs à adopter des comportements qu'ils n'auraient jamais eus en temps normal, les compétitions sportives incitent « *à libérer une énergie [...] inhibitrice des réflexes habituels de prudence*⁷¹ ».

De plus, un second élément entre en jeu concernant l'insuffisance de la faute sportive pour caractériser la faute civile c'est le fait que le juge n'est pas tenu par les appréciations d'un arbitre. L'arbitre est une personne spécialisée dans le sport dont il est question mais ses appréciations ne s'imposent pas au juge, elles sont simplement des éléments afin de mieux comprendre une situation, grâce aux commentaires d'un arbitre, le juge aura la version d'un professionnel neutre mais cela ne va pas plus loin.

C'est pour cette raison que pour caractériser la faute civile, la Cour de cassation différencie « la faute de jeu » et la « faute contre le jeu ». Dans ce raisonnement, la faute de jeu, c'est-à-dire la violation d'une disposition du règlement du jeu dont il était question, ne constituait pas forcément une faute civile, car elle n'impliquait pas un risque anormal, risque que les co-équipiers de cette personne n'auraient alors pas accepté.

Il en est différemment de la faute contre le jeu. Dans ce cas, le sportif aurait exposé ses coéquipiers ou adversaires à des risques anormaux, cela sera le cas dans deux situations : La première quand le sportif aura intentionnellement exposés les autres sportifs à des situations dangereuses, et la seconde quand la prise de risque aura été trop importante.

⁷⁰ J. MOULY, La responsabilité des sportifs entre eux, Répertoire de droit civil, LAMY, 2006.

⁷¹ P. JOURDAIN, D. 2003.461, obs. sous 4 juillet 2002, n°00-20.686.

Dans le premier cas, ces fautes intentionnelles engagent clairement la responsabilité civile et parfois même pénale du sportif. Ce sera notamment le cas des coups déloyaux qu'un sportif portera à un autre. De plus, cette situation prive dans la plupart du temps, le sportif du bénéfice de son assurance qu'il aura souscrit pour indemniser la victime en cas de dommage. En effet, un arrêt a été rendu dans ce sens par la Cour de cassation en 1974. Dans cette affaire il était question d'un joueur de rugby qui avait intentionnellement donné un coup de pieds à un adversaire, la Cour a alors considéré que l'assureur pouvait ne pas faire jouer la garantie souscrite en cas de dommage à un autre joueur⁷².

Le second cas, il s'agit des situations dans lesquelles le sportif n'aurait pas commis de faute intentionnelle mais aurait eu un comportement impliquant une prise de risque trop importante. Cette prise de risque impliquerait alors une situation anormalement dangereuse. Dans ce cas, il faut préciser que la prise de risque doit être excessive et particulièrement dangereuse, elle ne doit pas correspondre à la prise de risque inhérente à toute compétition sportive, toujours dans le but de gagner.

Une partie de la doctrine a critiqué cette situation dans laquelle le sportif qui avait pris des risques excessifs pouvait voir sa responsabilité engagée. En effet, certains auteurs, notamment G. Durry, considèrent que la responsabilité du sportif ne peut être engagée à l'égard de ses coéquipiers ou adversaires uniquement dans le cas où il aurait commis une faute intentionnelle. Mais cette analyse est discutable car comme le remarque J. Mouly « *cette opinion ne correspond cependant pas au droit positif, alors que par ailleurs un comportement volontaire ne constitue pas nécessairement une faute intentionnelle en l'absence de recherche du résultat produit*⁷³ ».

La Cour de cassation a parfois semblé abandonner cette différenciation de « faute de jeu » et « faute contre le jeu », en effet, la Cour a rendu une série d'arrêts qui ont laissés place aux doutes. Cela fut notamment le cas d'un arrêt du 23 septembre 2004 dans lequel elle considère que la responsabilité d'un sportif ne peut être engagée à partir du

⁷² Cass. 2^e civ. 7 juin 1974, Bull. civ. I, n°168.

⁷³ J. MOULY, La responsabilité des sportifs entre eux, Répertoire de droit civil, LAMY, 2006.

moment où « *une faute caractérisée par une violation des règles du sport a été prouvée*⁷⁴ ».

Malgré quelques arrêts rendus par la haute juridiction en ce sens, il y a peu de place à ce type d'hésitations car dans son rapport pour l'année 2003⁷⁵ elle considère qu'il ne faut pas « *instituer en matière sportive une sorte de responsabilité tout risque, antinomique avec le caractère volontaire de l'engagement sportif* », elle ajoute qu'il ne fallait prendre en compte, pour retenir la responsabilité d'un sportif, que la « *faute d'un certain niveau de gravité mesuré à l'aune du sport pratiqué* ».

Ce type d'appréciation se fera au cas par cas, chaque situation pouvant impliquer des conséquences très différentes dont certaines qui pourraient s'avérer très dangereuses, c'est pour cette raison que le juge doit se montrer prudent dans le domaine du sport et étudier au cas par cas chaque comportement du sportif impliqué.

Car, malgré le fait que le sport est un loisir, il n'en est pas pour autant dénué de tout danger, bien au contraire, avec l'avancée et le développement de la technologie, il est mis au point des systèmes capables d'aller toujours plus loin dans la performance, toujours plus vite, ainsi, même si cela est et doit rester un loisir que l'on pratique pour le plaisir, le danger est bien présent et les affaires précédemment citées nous montrent que des drames peuvent arriver, notamment dans le milieu des compétitions de navigation.

Cependant, la responsabilité pour faute prouvée n'est pas souvent invoquée par les équipiers en compétition, en effet, le système mis en place par la jurisprudence de l'Airel permet aux membres de l'équipage d'obtenir réparation sans avoir à prouver la faute du skipper, ces derniers préfèrent donc logiquement agir sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, sachant que ne leur seront opposées ni la théorie de la garde collective ni la théorie de l'acceptation des risques.

Cependant, l'équipier en compétition dispose encore d'un fondement sur lequel il peut baser son action en responsabilité, c'est le cas de la responsabilité de l'organisateur de la manifestation à laquelle ce dernier a participé.

⁷⁴ CCass 23 septembre 2004, D. 2005. 551, note B. BRIGNON.

⁷⁵ La Documentation française, 2004, p.455.

§2. Responsabilité des organisateurs de manifestations nautique et régates.

Les définitions du terme « organiser » sont nombreuses et varient selon les dictionnaires utilisés même si l'idée centrale est toujours la même :

Pour organiser une manifestation sportive, il faut un ou des organisateurs qui soient capables de gérer un tel évènement. L'organisateur a été défini par R. Savatier comme étant « *celui qui prend implicitement sous sa responsabilité la constitution et le fonctionnement de plusieurs équipes*⁷⁶ ». Cette définition qui correspond convenablement étendue car il s'agit bien en l'espèce d'équipes dont il s'agit, ne convient pas à toutes les manifestations sportives. En effet, de nombreux sports ne se pratiquent pas en équipe. Cependant, même dans le cas d'une régate, ce n'est pas l'organisateur qui constitue l'équipe, elle sera formée bien longtemps avant, car dans la plupart des cas, se sont les mêmes personnes qui concourent ensemble depuis des années, les équipiers se connaissent, se respectent et sont bien souvent devenus des amis.

En réalité, « *l'organisateur ne constitue qu'une étiquette qui s'accommode du disparate*⁷⁷ ». C'est pourquoi, afin de mieux appréhender cette notion d'organisateur, il convient de voir quels sont les organismes qui peuvent revêtir le costume d'organisateur le temps d'une manifestation. Ces organismes sont multiples et variés et peuvent prendre diverses formes, il y aura notamment des fédérations, des clubs, des exploitants d'installations sportives, des entreprises de prestations de services et même des enseignants.

Concernant le cas des fédérations, leur rôle d'organisateur ne peut être plus clair, l'article L131-1 du code du sport dispose que « *les fédérations sportives ont pour objet l'organisation de la pratique d'une ou plusieurs disciplines sportives* ». Ainsi, la fédération prendra en charge toute l'organisation de la manifestation et dans le cas qui nous intéresse de la régate, et ce, aussi bien concernant les participants que l'environnement de la course, c'est-à-dire tout ce qui concerne la sécurité, le matériel utilisé, elle devra se renseigner sur les conditions météorologiques... C'est ce que fait régulièrement la fédération française de voile lorsqu'elle organise une régate.

⁷⁶ R.SAVATIER, Traité de la responsabilité civile, t.2, 2^e éd., LGDJ, 1951, n°859.

⁷⁷ LAMY droit du sport, étude 664, responsabilité des organisateurs.

Cependant, dans la plupart des cas, ce sera au club que reviendra la tâche de l'organisation matérielle, c'est lui qui devra « *mettre en œuvre les règles légales et fédérales ainsi que de prévoir les mesures aptes à permettre le déroulement sans dommages de l'activité sportive*⁷⁸ ».

Dans ce cas concernant la responsabilité des questions peuvent se poser, notamment qui est le responsable ? Cela dépendra en réalité des situations : soit chacun des organisateurs effectue des tâches différentes, qui ne viennent en aucun cas se superposer, dans ce cas la responsabilité sera « alternative », soit c'est une organisation et une gestion d'ensemble qui est effectuée par les différents intervenants et dans ce cas, ce sera une responsabilité cumulative.

Cependant, il faut également préciser que le club sportif pourra être également l'organisateur principal d'une manifestation, c'est-à-dire sans qu'il ait été fait appel à lui par une fédération, dans ce cas c'est lui qui aura pris l'initiative de réaliser cet événement.

Il y a donc de nombreux organismes susceptibles de détenir la qualité d'organisateur de manifestation nautique, c'est la raison pour laquelle il convient d'étudier quel est le lien juridique qui unit les équipiers à cet organisateur afin de déterminer quelle sont les obligations auxquelles est soumis l'organisme qui met en place la manifestation.

A. Le fondement contractuel de la responsabilité de l'organisateur.

La question s'est posée, comme précédemment avec les passagers bénévoles et le chef de bord ou les équipiers en compétition et le skipper, de savoir quel est le régime juridique applicable entre l'organisateur et les équipiers en compétition ? Est-ce un régime de responsabilité délictuelle ou contractuelle ?

1. La relation entre les participants et l'organisateur : Une relation contractuelle.

« *C'est une obligation contractuelle qui se crée au moment où le participant remplit son bulletin d'adhésion, s'engageant à respecter le règlement*⁷⁹ ». En effet, même si

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ E. LAGAVANT, Responsabilité en navigation de plaisance. L'accident de La Rochelle. Arrêt de la Cour d'appel de Poitiers du 16 octobre 1981, DMF 1982, p. 259, spec. p. 267.

cette convention est d'un genre particulier, car il est présenté sous la forme d'une adhésion, cela est tout de même un contrat.

La forme du contrat importe peu, car comme le rappelle le professeur P. Bonassies « *le contrat est une technique d'une souplesse infinie et en plus une technique qui prend en considération la volonté des hommes*⁸⁰ ». Ce contrat sera le plus précis dans le but de régir, de la façon la plus claire possible, les relations entre les participants et l'organisateur.

La formation de ce contrat va engendrer la réalisation d'obligations de la part de chaque partie et en particulier de la part de l'organisateur de la manifestation. Ces obligations ne peuvent être que des obligations de moyen, en effet, les participants gardent la maîtrise de leur navire, c'est eux qui décident de la manœuvre qu'ils doivent effectuer à l'instant T, c'est pourquoi une obligation de résultat ne peut être envisagée dans le cas de notre étude.

L'obligation de résultat jouera lorsque le sportif n'a pas de pouvoir sur son instrument, qu'il n'a pas de rôle actif, c'est ce qui a par exemple été décidé par la première chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt rendu le 21 octobre 1997 dans une affaire concernant l'organisation de vols d'initiation en parapente.

La qualification contractuelle de la relation existante entre l'organisateur d'une compétition nautique et les participants n'est pas sans conséquences sur le déroulement de cette manifestation, en particulier lorsqu'un abordage aura lieu. En effet dans ce cas la question s'est posée de savoir quel régime appliquer ?

2. Quel régime appliquer en cas de collision durant la régata ?

Il a toujours été considéré que ce sont les règles de l'abordage issues de la loi du 7 juillet 1967 qui doivent s'appliquer en cas de collision, et ce que cette collision se soit produite ou non dans le cadre d'une régata. C'est d'ailleurs ce qu'a décidé la Cour de cassation dans une affaire récente⁸¹.

⁸⁰ P. BONASSIES, colloque juris'cup 1994.

⁸¹ Cass. com., 18 mars 2008, n°06-20.558, D.2008, p.986, note X. DELPECH.

Une partie de la doctrine est fermement opposée à cette position de la Cour de cassation car ce serait aller contre la nature contractuelle des relations dont il est question. C'est notamment ce que considère Y. Tassel, en effet, pour lui « *participer comme sujet actif à la manœuvre d'un navire de classe II en pleine compétition ne s'opère pas sans qu'une relation de nature contractuelle ne se soit établie entre le skipper et les équipiers, car une différence absolue distingue la compétition et le transport bénévole : la personne acceptée dans le véhicule automobile se contente d'entretenir, du moins peut-on le supposer, une amicale conversation avec le conducteur ; au contraire, les équipiers se donnent à corps perdu dans la manœuvre*⁸² ». Cependant, durant une régates, l'équipier en compétition est considéré comme un simple passager bénévole, il est un « *passager malgré lui*⁸³ ».

De plus, certains auteurs regrettent également le fait que la prescription de deux ans, prévue dans la loi sur le régime de l'abordage du 7 juillet 1967, s'applique aux collisions qui se sont produites lors d'une régates. Ils considèrent notamment que le délai est trop court. Cependant, le régime de l'abordage est un régime spécial, et comme nous le savons, le régime spécial en droit déroge à la loi générale et donc, le régime de l'abordage prime sur le régime de la responsabilité contractuelle, c'est pour cette raison que même durant une régates, c'est la loi sur l'abordage qui s'appliquera en cas de collision.

Le caractère contractuel de la responsabilité existant entre les équipiers en compétitions et l'organisateur de cette dernière n'est pas sans conséquences sur les obligations à la charge de l'organisateur de cette manifestation.

B. Les obligations des organisateurs de manifestations nautiques.

Les obligations mises à la charge de l'organisateur aussi nombreuses soient-elles, ne sont pas des obligations de résultat. Ce ne sont que des obligations de moyens, cette précision est primordiale car dans le cas qui nous intéresse à savoir les régates, seule une obligation de moyen peut être imposée à l'organisateur, ce dernier ne disposant pas

⁸² Y. TASSEL, note sous CA Lyon 13 mai 1991, DMF 1992, n°583, p.38.

⁸³ F-X. PIERRONNET, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, p. 254, PU d'Aix-Marseille, 2004.

de la maîtrise de l'engin sur lequel sont les équipiers. Cette maîtrise revient aux équipiers et de ce fait une obligation de résultat n'est pas envisageable.

L'obligation de résultat ne pourra être envisagée que dans les cas où le sportif n'a pas un rôle actif ce sera notamment le cas d'une piste de bob-luge à partir du moment où le sportif ne pourra pas choisir la trajectoire de sa luge, dans ce cas une obligation de résultat sera mise à la charge de l'organisateur, dans ce cas de l'exploitant de la piste⁸⁴.

1. Les obligations relatives à l'organisation de la compétition.

Il est évident que l'organisateur de manifestations nautiques doit accomplir de nombreuses obligations avant le début de la compétition. Afin d'atteindre un niveau de sécurité optimal, ces obligations doivent être scrupuleusement respectées du fait du caractère dangereux que peut prendre ce genre de compétitions, car il n'est malheureusement pas exceptionnel que se produisent des accidents dramatiques dans ce type de manifestations.

La première obligation de ce type que doit accomplir l'organisateur est une déclaration préalable⁸⁵ prévue à l'article 6 de l'arrêté du 3 mai 1995⁸⁶. Elle doit être « *adressée à l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier concerné : au moins quinze jours avant la date prévue ; au moins deux mois avant dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières* ».

Cette déclaration doit mentionner obligatoirement les dispositions suivantes : l'organisateur, la manifestation, les navires, les moyens, les zones de navigation, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et le type de manifestation sportive. Concernant les moyens, cette déclaration rappelle que « *l'organisateur s'engage à disposer effectivement des moyens nautiques et de communication suivants permettant la surveillance de la manifestation et à maintenir une structure opérationnelle activée jusqu'à l'arrivée du dernier participant* ». Par la suite, ces moyens doivent être décrits dans la déclaration préalable.

⁸⁴ Cass. Civ. 1^{ère}, 17 mars 1993, n° 91-14.417, Bull. civ. I, n° 119, p.79, D. 1995, som., p.66, observations J. MOULY.

⁸⁵ Annexe 2.

⁸⁶ Annexe 3.

Ensuite, l'organisateur doit prévoir une procédure de suspension ou d'annulation de la manifestation dans le cas où les conditions de sécurité avant la course ne seraient pas réunies. Ainsi, dans un arrêt de la Cour d'appel d'Aix en Provence rendu le 19 janvier 1998 concernant un abordage du fait que des navires de différentes tailles avaient pris le départ d'une même régate, a considéré que c'était la présidente du comité des courses qui était responsable de cet accident. En effet, selon la Cour, c'était à elle que revenait la responsabilité de signaler le départ de chaque régate et de ce fait, elle a commis « un défaut d'attention, ou pire de négligence ». La présidente aurait alors dû suspendre, ou plutôt ne pas signaler le départ de la Course car les conditions de sécurité optimales n'étaient pas réunies en l'espèce.

Ces obligations ne sont que les obligations qui doivent être réalisées antérieurement au commencement de la course, mais une fois que la course a débuté, l'organisateur n'est pas exonéré pour autant, en effet d'autres obligations sont alors à sa charge, parmi elle la sacro-sainte obligation de maintenir une sécurité optimale pour les participants.

2. Les obligations au bon déroulement de la compétition.

Durant la compétition, il y a également des obligations auxquelles doivent se plier l'organisateur de la manifestation nautique. Ces deux obligations sont essentielles dans le domaine des manifestations nautiques car ce sont l'obligation d'information et de sécurité.

a. L'obligation d'information.

Concernant l'obligation d'information, elle concerne principalement les conditions météorologiques ainsi que les modalités, le déroulement de la régate. En effet, les organisateurs de la manifestation se doivent de connaître dans les moindres détails les conditions dans lesquelles leur course va se dérouler. C'est pourquoi, ils se doivent de prévenir les participants avant le début de la régate mais également pendant. Aujourd'hui avec les moyens technologiques existant dans ce domaine cela est tout à fait possible, notamment par l'intermédiaire des radios très perfectionnées qui sont installées sur les navires. Ainsi, l'organisateur a les moyens pour maintenir un contact permanent avec les participants et donc, en cas de dégradations des conditions

météorologiques ou d'existence de conditions exceptionnelles, les organisateur se doivent de tenir informer les participants comme le prévoit l'article 3§3 de l'arrêté du 3 mai 1995 qui dispose que l'organisateur « *communiquent aux participants tous les renseignements relatifs à leur sécurité, principalement en ce qui concerne les prévisions météorologiques* ».

Plus simplement encore, l'organisateur doit informer les participants du danger de l'activité dont il est question, dans le cas de notre étude, la régate. L'organisateur ne devra alors pas rappeler les dangers connus de tous et inhérent à cette activité mais les dangers qui peuvent ne pas être connus des participants. Même si dans le cadre d'une régate cela se produit peu souvent, car, dans la majorité des cas les participants aux régates connaissent bien la navigation maritime et ses dangers. Cependant, cette information renforcée s'avèrera indispensable dans le cas où le parcours dispose d'une particularité notable, l'organisateur se doit de prévenir les participants de cette particularité, car cela pourra s'avérer dangereux si les coureurs entament la course sans avoir connaissance de ce point précis. Dans ce cas, en cas d'accident, la responsabilité de l'organisateur sera engagée si ce dernier n'a pas accompli son obligation d'information correctement.

De plus, l'information doit être précise. Si nous reprenons l'exemple précédent d'une particularité sur un parcours, l'organisateur ne doit pas se contenter de dire l'existence de cette particularité, il doit également indiquer le lieu où les participants devront redoubler d'attention. C'est ce qui a été décidé par la Cour de cassation dans une affaire concernant une course cycliste, en effet la Cour a considéré que l'organisateur de la course se doit indiquer l'endroit précis où seraient présents ces gravillons.

Dans ce cas, un cycliste s'était blessé à la suite d'une chute du fait de la présence de gravillons sur le sol. La victime exerce une action en réparation contre l'organisateur de la course et l'assureur de ce dernier. La Cour d'appel considère que « *la responsabilité de l'accident incombait partiellement à la victime* » du fait qu'elle s'était portée « *en tête, dès le premier tour, à l'allure la plus vive parmi les concurrents* ».

La Cour de cassation casse cet arrêt car elle considère que le comportement du cycliste était normal car ce dernier se trouvait dans une compétition et de ce fait, on ne pouvait lui reprocher d'avoir voulu prendre la tête de la course dès le premier tour. De plus les juges de la haute juridiction rappellent que la Cour d'appel aurait dû rechercher si le

cycliste « *avait été préalablement informé qu'à l'endroit même où il allait effectuer ce dépassement, une couche de gravillons le rendait particulièrement dangereux*⁸⁷ ». Sans cette recherche, la Cour d'appel ne pouvait considérer le coureur comme partiellement responsable.

L'obligation d'information doit également jouer concernant l'assurance. L'organisateur de la manifestation doit informer les participants des conditions de la police d'assurance à laquelle ils sont soumis. S'il ne le fait pas, l'organisateur pourra être sanctionné du fait d'un manque d'information. En effet, la Cour de cassation a considéré qu'un organisateur était responsable car ce dernier n'avait pas informé le participant de l'insuffisance des polices souscrites concernant le montant de la garantie. Cela a été jugé par la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation dans un arrêt du 16 juillet 1986.

Enfin, pour conclure sur cette obligation d'information, il faut préciser qu'il ne suffit pas que l'organisateur ait transmis l'information, il faut également que ce dernier s'assure que l'information a bien été reçue par tous les participants. Cependant, si ce point doit être particulièrement respecté avec des amateurs ou des enfants, cas dans lesquels la vigilance des organisateurs doit être doublée, cela sera moins vrai dans le cas où ce sont des personnes qui ont l'habitude de ce type de manifestations qui sont concernées.

Ainsi, si la jurisprudence se montre particulièrement sévère à l'égard des organisateurs de manifestations dans laquelle sont impliquées des enfants⁸⁸ par exemple, elle le sera moins dans une manifestation d'une taille très importante dans laquelle sont impliquées des personnes habituées à l'activité, très compétentes et qui ont, dans la plupart des cas, dépassé le niveau « amateur ».

Cette première obligation est indissociable de la seconde car les informations sont données pour la sécurité des participants et que pour ces derniers puissent prendre la décision d'abandonner la course si vraiment ils estiment que la situation devient trop dangereuses.

⁸⁷ Cass. 1^{re} civ., 15 oct. 1991, n° 89-15.952.

⁸⁸ CA Paris 14 juin 1978 Gaz. Pal. 1978, 2, som, p. 474 : « si un moniteur a bien interdit à des enfants de plonger dans un étang en raison de la baisse du niveau d'eau, rien ne prouve qu'il ait été entendu et compris de tous, en particulier de la victime, laquelle se serait trouvée un peu à l'écart lorsque le moniteur a formulé l'interdiction ».

b. *L'obligation de sécurité.*

Cette obligation de sécurité est reprise dans l'arrêté du 3 mai 1995 dans plusieurs articles, notamment par l'article 2 qui dispose notamment que « *les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers* ». De plus, l'article 7§1 met en importance les moyens qui doivent être mis en œuvre afin de garantir au mieux cette sécurité, ce doit être des moyens « *nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation* ».

Les moyens que doit mettre en œuvre l'organisateur d'une manifestation sportive sont donc au centre de l'obligation de sécurité. Les organisateurs doivent s'adapter au type de compétition qu'ils organisent lors du choix de leurs moyens. Ainsi, pour les régates et autres manifestations de ce type, ce seront des moyens nautiques et de communication, car la sécurité dans ce type de compétition passe par la communication des informations importantes en temps voulu. C'est pourquoi les moyens de communication ne doivent pas présenter de défaut car c'est par eux que l'information va circuler, notamment concernant les conditions météorologiques.

Il apparaît clairement que le choix de ces moyens se fera donc différemment selon le type de manifestation qui sera organisé, les organisateurs devront tenir compte de la dangerosité de l'activité dont il sera question mais également de la compétence des pratiquants. Les moyens mis en œuvre ne devront pas être similaires selon qu'il s'agisse d'une compétition impliquant des débutants ou des personnes ayant un niveau confirmé.

De cette analyse il résulte la conclusion selon laquelle les juges du fond devront rendre leur décision au cas par cas, en effet ces derniers devront prendre en considération une série d'éléments et par la suite considéré que les moyens mis en œuvre étaient suffisants ou insuffisants. De plus, « *ils apprécient souverainement la difficulté de l'exercice, sa dangerosité, l'aptitude des victimes à y participer*⁸⁹ ».

La sécurité est mise au premier plan en matière de compétitions nautiques et notamment de régates, c'est pourquoi il est fréquent que des organisateurs de courses soient condamnés car ces derniers n'avaient pas mis des moyens de secours suffisants. Dans ce

⁸⁹ Lamy droit du sport, étude 664, responsabilité des organisateurs.

type de situation, la jurisprudence estime que même si ce n'est pas cela qui a causé l'accident et les dommages, mais cela a empêché de limiter les conséquences de l'accident.

C'est pourquoi le contrôle et la surveillance de ce type de manifestation doit être constant, il ne doit pas y avoir un moment d'interruption dans cette attention porte à la course et aux participants car cela pourrait être fatal.

Afin d'effectuer ce contrôle et cette surveillance, le personnel d'encadrement doit être qualifié et adapté à l'activité qu'il faut encadrer. Dans un premier temps, le nombre de personnes qui encadrent cette activité doit être assez important et doit varier en fonction du nombre de participant à la manifestation. Le contrôle postérieur par les juges du fond se fera donc une nouvelle fois au cas par cas.

De plus, le personnel d'encadrement doit être qualifié. En effet, dans le cas des régates, le personnel d'encadrement ne doit pas être étranger au monde de la navigation, car dans ce cas, il rencontrerait certainement beaucoup de difficultés à voir lorsqu'un navire est en difficultés, hormis les cas flagrants. C'est à l'organisateur que revient la lourde tâche de choisir son personnel d'encadrement, car, en cas d'accident et d'une éventuelle implication de l'une de ces personnes, ce sera lui le responsable. En effet, dans la plupart des cas ces personnes sont des préposés de l'organisateur, dans cette situation, en cas de faute du préposé ce sera l'organisateur qui sera considéré comme responsable.

Toutes ces obligations à la charge de l'organisateur de manifestations sportive et plus particulièrement nautiques sont mises en œuvre dans le but principal de protéger les participants à ce type de compétition. Cependant, l'équipier en compétition peu anticiper un éventuel accident et se protéger lui-même à travers le système de l'assurance.

Chapitre 2. La protection accordée aux passagers.

Nous l'avons compris, la protection accordée aux passagers est donc le maître mot en matière de navigation, c'est le principe qui doit guider tous les autres, c'est le centre de la navigation maritime, même si en pratique cela est beaucoup plus difficile à accomplir qu'en réalité. Car tous ces principes concernant la protection des passagers ne sont pas sans impliquer des conséquences importantes sur les actions en réparation.

Cependant, cette besoin croissant d'indemnisation crée une insécurité juridique et c'est la raison pour laquelle le statut des passagers bénévoles devrait faire l'objet d'une étude par le législateur.

Section 1. Les fondements de la protection des passagers.

Aujourd'hui, la réparation et l'indemnisation des victimes sont devenues les éléments moteurs des décisions rendues par la Cour de cassation, et ce, parfois au détriment de la logique juridique. C'est la raison pour laquelle ces dernières années ont été les témoins d'un développement non négligeable des assurances de responsabilité.

§1. Les fondements du système de protection actuel.

Le développement du phénomène de victimisation est le point de départ de l'extension des assurances de responsabilité. En effet, une plus grande prévoyance est nécessaire du fait du besoin constant qu'on les victimes, ainsi que les ayants-droit de ces dernières, de désigner un coupable pour chaque évènement.

Ce phénomène qui s'est fortement développé avec la crise de ces dernières années n'est pas sans impliquer de dangereuses conséquences.

A. La nécessité de trouver « un coupable ».

La nécessité de trouver un coupable est, dans la société actuelle, le noyau de tout incident. En effet, la majorité de la population active a toujours connu la crise et un climat sociologique instable où les valeurs traditionnelles, telle que la solidarité familiale, ne sont plus autant présentes qu'avant.

C'est la raison pour laquelle le législateur et la jurisprudence ont toujours fait en sorte de protéger cette population. Cependant, ce type de réaction n'a pas toujours eu les effets escomptés et a créé un climat pervers impliquant le phénomène de victimisation. Ainsi, ce phénomène implique une recherche constante de coupables solvables, ce qui conduit parfois à ne pas respecter les principes classiques du droit ou de les contourner. En effet, le droit classique de la réparation a toujours impliqué la preuve de trois éléments : le dommage, le fait dommageable et le lien de causalité. Cependant, avec ce phénomène de victimisation, la jurisprudence a tendance à envisager la notion de responsabilité à l'inverse de l'interprétation classique, en effet, la responsabilité est renversée « *au lieu de remontée à ses causes elle ne s'inspire plus que de ses résultats*⁹⁰ ». Les juges se concentrent en priorité sur le préjudice.

Pour illustrer cela, quel meilleur exemple que le cas de l'équipier en compétition ? Ce dernier, assimilé au simple passager bénévole totalement étranger à la navigation maritime, voit sa responsabilité systématiquement écartée du fait du rejet de la garde commune et de l'acceptation des risques au profit de la responsabilité du chef de bord alors qu'ils possèdent dans la plupart des cas les mêmes compétences en matière de navigation.

Ainsi, l'assurance qui concernait au départ des domaines très précis s'est largement étendue au cours des dernières années, c'est notamment ce que fait remarquer G. Viney. Ce dernier considère qu' « *en matière extracontractuelle, la jurisprudence se montre donc [...] favorable à une application large du régime de responsabilité de plein-droit du fait des choses fondées sur l'article 1384 alinéa 1^{er}. Elle interprète restrictivement les notions qui ont été élaborées pour limiter cette application, ce qui se comprend parfaitement étant donné le développement de l'assurance de responsabilité civile,*

⁹⁰ R. SAVATIER, Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui (Première série : panorama des mutations), Dalloz, 3^{ème} éd. 1964, n°292.

*notamment en matière d'activités sportives*⁹¹ ». Ce système a donc marqué le développement de l'assurance de responsabilité et, par la même occasion, le fait que les victimes n'hésitent plus à assigner en réparation car elles savent que l'éventuel responsable sera couvert par une assurance de responsabilité et que, de ce fait, elles seront indemnisées.

En effet, toujours d'après G. Viney, « *il est clair [...] que la victime lorsqu'elle sait que l'auteur du dommage est garanti par une assurance n'hésite pas à l'assigner en responsabilité et à lui demander des dommages-intérêts correspondant à la valeur réelle de son préjudice. Quant aux tribunaux, ils sont également incités à interpréter libéralement les conditions de la responsabilité et à évaluer les dommages-intérêts de façon à indemniser complètement les victimes s'ils savent que le « responsable » a pris précisément la précaution de se faire garantir par une assurance, la condamnation ayant alors pour seul effet de permettre la mise en œuvre de cette garantie au profit de la victime. Il est donc certain que l'extension de l'assurance de responsabilité a contribué puissamment à accroître le nombre des demandes de réparation et à accréditer dans l'opinion l'idée que tout dommage causé à autrui appelle indemnisation*⁹² ».

Il est donc clair que le système actuel de victimisation peut créer des effets dangereux sur le régime de l'action en responsabilité, c'est pourquoi la doctrine est prudente voire même critique à son égard.

B. Des conséquences dangereuses sur le système de l'action en responsabilité.

Il résulte donc des constatations précédentes qu'actuellement, l'indemnisation n'est plus un système de droit dû quand certaines conditions sont réunies mais elle est devenue une nécessité, de ce fait, la notion de responsable passe en second plan par rapport à la notion de préjudice. Aujourd'hui le plus important n'est pas de déterminer un responsable conformément aux règles du droit mais d'indemniser les victimes et de tout faire pour arriver à cet objectif. C'est la raison pour laquelle les juges appliquent très

⁹¹ G. VINEY, La garde en commun, JCP G 1995, I, 3893, n°18, pp. 509-510.

⁹² G. VINEY, Traité de droit civil, sous la direction de J. GHESTIN, Introduction à la responsabilité, 2^{ème} éd. LGDJ, 1995, n°20, p.27.

strictement les différents cas d'exonération où les situations qui pourraient diminuer la responsabilité dudit « responsable », en réalité « *l'objectif du droit de la responsabilité civile n'est plus de sanctionner la faute de l'auteur du dommage, mais d'assurer l'indemnisation de la victime en toutes circonstances*⁹³ ».

C'est pourquoi aujourd'hui, les décisions des juges seront rendues de façon différente si l'assureur dudit responsable a également été assigné alors que normalement, la notion de solvabilité ne doit pas influencer les juges dans leur décision, la solvabilité du responsable est un élément indépendant de la décision des juges. Mais dans la pratique, cela n'est pas le cas. Ce comportement des juges est souvent critiqué par la doctrine, notamment A. Tunc qui a considéré que « *c'est une idée très généralement admise, et à certains égards indiscutable, que le juge ne doit pas, pour déterminer la responsabilité dans son principe ou dans son quantum, tenir compte de l'assurance qui eut couvrir une des parties. Si un accident survient, il s'agit de savoir qui en est responsable : qu'une des parties soit assurée et l'autre non est sans rapport avec la question*⁹⁴ ».

Mais ce type de jurisprudence est excessivement sévère la plupart du temps envers celui qui sera désigné responsable. En effet, si nous reprenons le cas de la célèbre affaire de l'Airel, le skipper a été déclaré « *entièrement responsable de la disparition en mer des membres de l'équipage*⁹⁵ ». Le skipper ayant disparu lors de l'accident, c'est sa famille qui a dû supporter cette condamnation, ces phrases particulièrement fortes n'améliorent certainement pas la santé morale de ces personnes qui viennent de perdre un membre de leur famille qui se retrouve accusé d'être le responsable de la mort de ses coéquipiers mais dans la plupart du temps aussi, de ses amis. Surtout qu'en l'espèce il faut rappeler qu'aucune faute n'avait été relevée contre le skipper car les conditions de l'accident étaient restées inconnues. Dans ce cas le fait que ce dernier avait pris soin de s'assurer était-il une raison valable pour le condamner responsable de la disparition de ses coéquipiers ?

Le développement du mécanisme de l'assurance de responsabilité a donc eu des conséquences importantes sur le comportement des juges et de ce fait sur la

⁹³ SCHMELCK, concl. Sous Cass. mixte, 20 décembre 1968, D. 1969, jur. p. 37.

⁹⁴ A. TUNC, Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile, in Mélanges en l'honneur de Jean Dabin, t. 1, 1963, Bruylant-Sirey, p.317, spéc. P. 324.

⁹⁵ CA Lyon sur renvoi Ccass affaire de l'Airel 13 mai 1991.

jurisprudence de ces dernières années. Les contrats d'assurance prévoient aujourd'hui de nombreuses garanties et ont un champ d'application très large, qui s'est notamment étendu aux passagers bénévoles et aux équipiers en compétition.

§2. La protection accordée par l'assurance.

Les contrats d'assurance devront être différents selon que le passager est un passager bénévole ou pas. Dans le cas qui nous intéresse, seules les assurances applicables aux passagers bénévoles seront étudiées dans le paragraphe suivant.

A. La navigation de plaisance et l'assurance.

La navigation de plaisance a toujours été considéré comme un domaine à part de l'assurance maritime, en effet de part leur nature opposée, les garanties proposées par l'assurance maritime ne convenaient pas à la navigation de plaisance. C'est pourquoi l'article L171-5 du code des assurances dispose que « *le présent titre⁹⁶ n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. Ces contrats sont soumis aux dispositions des titres Ier⁹⁷, II⁹⁸ et III⁹⁹ du présent livre* ». La navigation de plaisance sera donc soumise au droit commun de l'assurance.

Le monde de l'assurance a été marqué par la réforme du 7 janvier 1985 relative au contrat d'assurance et aux opérations de capitalisation, en effet cette loi été le point de départ de changements considérables concernant les personnes qui pouvaient bénéficier de la garantie que l'assuré avait conclu. En effet avant cette loi, l'article L211-1 du code des assurances faisaient bénéficier les tiers de la garantie, cependant, dans ces « tiers », il n'était pas compris les personnes suivantes : Le conjoint, les ascendants et descendants de l'assuré ou du conducteur dès lors que ces personnes étaient à bord du véhicule assuré.

⁹⁶ Titre VII : Le contrat d'assurance maritime et d'assurance fluviale et lacustre.

⁹⁷ Titre Ier : Règles communes aux assurances de dommages non maritimes et aux assurances de personnes.

⁹⁸ Titre II : Règles relatives aux assurances de dommages non maritimes.

⁹⁹ Titre III : Règles relatives aux assurances de personnes et aux opérations de capitalisation.

Cette disposition, que l'on pourrait qualifier de choquante, impliquait une jurisprudence dangereuse, cela a notamment été le cas dans un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 17 novembre 1976. Dans cette affaire une femme victime d'un accident de la route est décédée à la suite d'une collision de l'automobile dans laquelle elle se trouvait avec une autre auto. Le véhicule était conduit par son mari et aucune faute n'a été établie à l'encontre de l'un des conducteurs.

Cependant, la Cour de cassation a considéré que l'époux de la victime devait tout de même verser à la compagnie d'assurance adverse, sur son patrimoine propre, la moitié des dommages causés à ses enfants, notamment à sa fille handicapée à 100% à la suite de l'accident et qui devra rester hospitalisée à vie.

Cet arrêt rendu par la Cour de cassation a déclenché un débat, et notamment au sein de l'assemblée nationale durant les débats parlementaires le 11 décembre 1976, où le député Gilbert Gantier, ancien cadre supérieur de l'industrie attire l'attention sur cette décision rendue par la Cour de cassation. En effet, à l'occasion de ce débat, l'affaire Charoy a été citée et certains députés considèrent que cette solution « heurte l'équité ».

Il convient alors de reproduire intégralement le raisonnement de certains députés sur ce mécanisme de l'assurance, qui, déjà à l'époque était très critiqué : *« en tout état de cause, la solution qui doit être apportée à ce douloureux problème ne saurait être trouvée dans les contrats d'assurances complémentaires couvrant le risque familial même si on élève le plafond de la garantie actuellement octroyée et qui est dérisoire : les assureurs envisagent de proposer des contrats d'assurances complémentaires dont la garantie serait de l'ordre de 300 000 francs . Mais ces contrats resteront facultatifs et les sommes allouées insuffisantes, dans un nombre non négligeable de cas. Aussi, seule une solution de nature réglementaire doit être envisagée généralisant le régime de l'assurance obligatoire à toutes les personnes transportées y compris la proche famille. Cette généralisation n'entraînerait, aux dires de certains spécialistes, qu' une augmentation ne dépassant pas 4 à 5 p. 100 du montant des primes afférentes à la seule responsabilité civile automobile soit une augmentation de 50 à 70 francs par contrat . Aucune objection financière sérieuse ne saurait donc être opposée à une telle réforme qui entre dans le cadre des mesures à prendre pour la protection de la famille. Les dommages subis par les proches parents sont du reste couverts par l'assurance*

obligatoire dans de nombreux pays européens. Aussi il lui demande si le Gouvernement envisage de modifier l'article R211-8 du code des assurances¹⁰⁰ ».

Cette décision a donc été le point de départ de la réforme sur l'assurance. De cette étude est née la loi n° 81-5 du 7 janvier 1981 qui étend la garantie aux membres de la famille concernant le transport terrestre mais également la navigation de plaisance.

B. La protection élargie aux passagers bénévoles.

Une fois le principe de l'assurance plaisance étudié dans son ensemble il convient à présent de voir dans un premier temps l'élargissement de l'assurance plaisance aux passagers bénévoles « classiques » et dans un second temps l'extension aux équipiers en compétition.

1. Protection des passagers bénévoles assurés par les polices d'assurance plaisance.

Dans un premier temps il faut préciser que l'assurance d'un navire de plaisance contre les dommages qu'ils pourraient causer à des tiers n'est pas obligatoire, ce n'est pas une assurance obligatoire contrairement à de nombreux autres domaines.

Cependant même si ce n'est pas une obligation légale, cette assurance est indispensable car sans assurance, le plaisancier devra réparer les dommages subis par la victime sur son patrimoine personnel. C'est pour cette raison, qu'il est possible de parler d'une « obligation d'assurance de fait¹⁰¹ ». Aujourd'hui il est impensable de ne pas assurer un navire contre les risques que ce dernier pourrait faire subir aux tiers, car, qui n'a jamais fait monter à bord de son navire de plaisance des membres de sa famille ou des amis l'instant d'une balade ou pour le plaisir de passer une journée au large loin de l'agitation quotidienne ? Cependant, nous savons bien que le danger est une notion inhérente à la navigation maritime et de ce fait, un accident est vite arrivé, c'est pourquoi le plaisancier doit se protéger contre cela par le mécanisme de l'assurance.

¹⁰⁰ <http://archives.assemblee-nationale.fr/5/cri/1976-1977-ordinaire1/085.pdf>

¹⁰¹ F-X. PIERRONNET, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, p. 400, PU d'Aix-Marseille, 2004.

C'est pourquoi aujourd'hui dans la grande majorité des contrats proposés par les courtiers en assurance, les mêmes dispositions sont présentes. Dans ce type de contrat, il y aura des clauses responsabilité civile ou « individuelle marine » qui prennent en charge les dommages subis par les personnes embarquées, mais pas ceux de l'assuré lui-même. Les montants correspondant au remboursement seront plafonnés aux limitations de responsabilité en vigueur. Ces garanties ne couvrent pas l'assuré lorsque le navire est utilisé à but lucratif.

Dans ce type de contrat l'assuré est défini, la plupart du temps, de la façon suivante : « *le contractant, le propriétaire du navire assuré, toute personne ayant, avec l'autorisation du propriétaire la garde ou la conduite à titre gratuit du navire*¹⁰² ».

L'assurance de responsabilité a donc été étendue aux passagers bénévoles, cependant il reste le cas de l'équipier en compétition. Nous l'avons vu précédemment, l'équipier en compétition n'est pas en réalité un passager bénévole mais il est considéré par la jurisprudence comme un passager bénévole. C'est la responsabilité du chef de bord qui, dans la grande majorité des cas, sera engagée. C'est la raison pour laquelle une garantie spéciale aux équipiers en compétitions doit être prévue.

2. Le cas des équipiers en compétition.

La majorité des contrats d'assurance en matière de plaisance contiennent une clause « régates » dans laquelle il est prévu que l'assuré, à condition de son adhésion à la Fédération Française de Voile, est garanti pendant la pratique de régates ainsi que lors des entraînements en vue d'une régates. Dans ce type de clause, la franchise est souvent plus élevée qu'en cas de dommages survenu durant une situation « classique ».

Concernant les associations sportives et fédérations, ces dernières doivent obligatoirement disposer d'une garantie responsabilité civile, cette obligation est citée dans l'article L321-1 du code du sport qui dispose que « *les associations, les sociétés et les fédérations sportives souscrivent pour l'exercice de leur activité des garanties d'assurance couvrant leur responsabilité civile, celle de leurs préposés salariés ou bénévoles et celle des pratiquants du sport. Les licenciés et les pratiquants sont*

¹⁰² Jurisclasseur transport. Fasc 1053 : NAVIGATION DE PLAISANCE. II – Responsabilité et assurance de la navigation de plaisance. C – Assurances en navigation de plaisance.

considérés comme des tiers entre eux ». Ainsi, un sportif qui causerait des dommages à un autre sportif est couvert.

Si ces organismes ne respectent pas cette obligation, ces derniers pourront être sévèrement sanctionnés, en effet ces derniers risquent 6 mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende¹⁰³.

La protection des passagers bénévoles se fait par l'assurance mais également par la jurisprudence toujours plus généreuse envers les victimes. Cependant, il faudrait être naïf pour penser que le système actuel encadrant les passagers bénévoles est satisfaisant.

Section 2. Faut-il une loi pour une meilleure protection des passagers bénévoles ?

Le système actuel érigé par la jurisprudence devient insuffisant et implique une insécurité juridique car les juges se laissent guider par des appréciations subjectives et s'apitoient sur le sort des victimes alors que ce n'est pas leur rôle.

C'est la raison pour laquelle l'absence de législation en la matière se fait fortement ressentir.

§1. Le problème de l'absence de loi en la matière.

Il apparaît clairement que le principal problème du système actuel est cette absence de loi, ce qui n'est pas sans impliquer d'importantes conséquences comme notamment un régime de responsabilité plus sévère pour le transporteur bénévole que pour le transporteur classique, c'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle le système actuel fait l'objet de vives critiques.

A. Exposé du problème.

Le fait que le passager bénévole ne soit pas soumis à un régime légal implique bon nombre d'inquiétudes dans la doctrine. La principale crainte est, qu'en l'absence de loi,

¹⁰³ Article L321-1 du code de sport.

c'est la jurisprudence qui modèle le statut du passager bénévole, or, nous le savons, la jurisprudence est sujette à de nombreuses évolutions, hésitations et revirement.

De ce fait elle place le passager bénévole dans une situation inconfortable et incertaine, ce dernier ne pouvant savoir préalablement à l'action en justice quel sera son sort, car les juges ont pour habitude, dans le cas étudié, de rendre des solutions différentes selon les parties qui sont assignées, alors que, rappelons-le, la solvabilité ne doit pas entrer en compte dans la décision des juges. Cependant, en pratique la situation est fort différente.

Il résulte de ces constatations que le passager bénévole est soumis à un régime juridique hasardeux très critiquable. C'est notamment ce que considère P. Chauveau, en effet, ce dernier fait notamment remarquer qu' « *à la différence du transport aérien gratuit, le transporteur maritime gratuit demeure, après la loi de 1966, comme avant, démuné de tout statut législatif, soumis à ce droit commun du transport des voyageurs exclusivement jurisprudentiel, incertain et mobile*¹⁰⁴ ».

Ainsi, à la différence du passager qui a payé pour le transport et qui est muni d'un contrat de passage, le passager bénévole n'est pas protégé par la loi.

Le fait que le passager qui est transporté à titre onéreux dispose d'un régime légal est tout à fait compréhensible, car ce dernier, à la différence du passager bénévole, a payé un prix en contre partie de la prestation de service réalisée par le transporteur. Le paiement d'un prix implique la nécessité que cette relation soit couverte par un régime légal afin d'éviter tout abus et d'assurer au passager une protection optimale. De plus, la relation contractuelle qui l'unit au transporteur lui offre une sécurité supplémentaire, sécurité dont ne dispose pas le passager bénévole.

La jurisprudence a donc eu tendance à « compenser » cette absence de sécurité légale par une sévérité excessive envers le « transporteur » bénévole. Cependant, ce comportement ne doit pas être approuvé car il faut rappeler que le service rendu par le transporteur bénévole est un service gratuit, de courtoisie. De ce fait il apparaît excessivement sévère que la jurisprudence se montre plus stricte avec ce dernier qu'avec le transporteur « classique ».

¹⁰⁴ P.CHAUVEAU, Etudes offertes à Alfred Jauffret, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, 1974, p.199, spéc. p. 202.

Cette sévérité, due en grande partie à l'absence de statut légal protégeant le passager, présente dans les arrêts de la Cour de cassation a fait l'objet de nombreuses critiques de la part de certains auteurs. C'est ce qui sera vu dans le paragraphe suivant.

B. Critiques de ce système.

Il est vrai que le système actuel fait l'objet de nombreuses critiques, notamment concernant ce qui a déjà été évoqué plus haut, à savoir, le fait que le régime actuel est plus sévère à l'égard du transporteur bénévole que du transporteur classique.

Cette différence dans le système de responsabilité peut paraître étonnante car, il faut rappeler que dans l'un de ces deux cas, le transport est gratuit, le transporteur rend un service à son passager, il accepte que ce dernier monte à bord afin de lui faire plaisir. Il convient alors de dire que le régime de responsabilité auquel ce dernier sera soumis est plus sévère que celui auquel est soumis le transporteur classique alors que ce dernier reçoit une contre-partie financière à sa prestation de service. En effet, dans la logique, cela devrait être l'inverse car « *le contrat étant de bienfaisance, la responsabilité du transporteur doit être appréciée avec plus d'indulgence que celle du transporteur payé*¹⁰⁵ ».

Ce problème a d'ailleurs été la source de nombreuses critiques notamment du fait de sa sévérité, c'est ce que remarque L. Jossierand quand il considère qu' « *on objecte à cette solution qu'elle est singulièrement dure pour un homme qui a rendu un service désintéressé dont il se trouvera bien mal récompensé*¹⁰⁶ ».

En réalité avec le système de responsabilité mis en place par la jurisprudence ces dernières années, tout est inversé. Le transporteur bénévole est puni plus sévèrement que le transporteur classique et on hésitera moins à déclarer une personne qui a pris la peine de prévoir une assurance que la personne qui n'en a pas. Le système de responsabilité est inversé.

¹⁰⁵ H. LALOU, Contrats comportant pour l'une des parties l'obligation de rendre le contractant « sain et sauf ». D.H. 1931, chron. p. 37, spéc. p.38.

¹⁰⁶ L. JOSSERAND, Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles, D.H. 1926, chron. p. 21, spéc. p. 24.

De plus, le revirement de jurisprudence opéré par la Cour de cassation le 20 décembre 1968 n'a pas atténué cette incohérence, bien au contraire, car en acceptant que la victime puisse fonder son action en réparation sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, elle met à la portée de la victime une facilité supplémentaire en supprimant la nécessité de prouver la faute dudit responsable.

En effet, *« les défenseurs de cette lacune de la loi pouvait encore faire valoir à l'époque où elle fut votée que le transporteur à titre bénévole bénéficiait d'un régime favorable exclusif de la présomption de responsabilité de l'article 1384, en vertu d'une jurisprudence qui depuis 1928 paraissait bien établie. Hélas ! « souvent femme varie, bien fol qui s'y fie », et la jurisprudence ne tarda pas à montrer combien elle était femme. Dès le 20 décembre 1968, elle répudia son arrêt de 1928 et, proclamant l'assimilation du transport bénévole au transporteur intéressé, faisait peser sur les deux la même présomption de responsabilité puisée dans une application laxiste de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil. Quelques mois plus tard elle appliquait ce principe au transport maritime gratuit, sans autre réflexion, ou du moins explication¹⁰⁷ ».*

Pour que ces critiques n'aient plus lieu d'être il faudrait en réalité, un alignement du régime de réparation du transport bénévole sur celui du transport à titre onéreux, car, dans ce cas, le transporteur classique ne serait plus avantagé juridiquement par rapport au transporteur bénévole.

De plus, en matière sportive le régime de responsabilité appliqué actuellement est incohérent car il applique à des personnes qui ont très souvent dépassé le niveau « d'amateur », le même régime de responsabilité que celui qui est appliqué à des personnes qui montent pour la première fois de leur vie à bord d'un navire. Cette incohérence a été mise en place par l'arrêt de la Cour de cassation dans l'affaire de l'Airel en 1995 et n'a depuis jamais été remis en cause.

¹⁰⁷ P.CHAUVEAU, Etudes offertes à Alfred Jauffret, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, 1974, p.199, spéc. p. 202.

§2. Principales difficultés rencontrées du fait de l'absence de loi : le problème récurrent de la garde commune et de l'acceptation des risques.

Dans l'affaire de l'Airel « *la Cour de cassation paraît s'être laissée porter par les alizés de la victimisation en renforçant les droits du consommateur... de risques sportifs. Dans cette tragédie de la mer qui avait déjà fait sept victimes, la juridiction suprême en sacrifie deux autres, sur l'autel du droit prétorien, à l'indemnisation : la notion de garde en commun [...] et la théorie de l'acceptation des risques*¹⁰⁸ ».

A. La notion hasardeuse de garde commune.

La notion de garde en commun s'avère nécessaire dans le domaine du sport, en effet, c'est un moyen simple d'exonérer « le gardien » dès lors que plusieurs personnes détiennent les trois attributs qui déterminent la garde, à savoir, l'usage, la direction et le contrôle. Ainsi, lorsque plusieurs personnes exercent une action collective sur une chose, il est considéré qu'il y a garde en commun.

Cependant, à partir du moment où une seule personne dispose de « plus » de pouvoirs que les autres, alors le mécanisme de la garde collective ne peut en aucun cas s'appliquer. Il ne faut pas qu'un rapport hiérarchique existe entre les différentes personnes qui exercent une action ensemble sur la chose.

En matière de régate, comme nous avons pu le voir précédemment, la Cour de cassation a eu l'occasion de juger à propos de l'affaire de l'Airel, que c'est au skipper que revenait le commandement du navire et ainsi, écarter l'application de la garde commune en matière de régate, laisser le skipper au premier plan, seul responsable car désigné comme le seul gardien de la chose.

Ainsi, en matière de régate, la jurisprudence écarte systématiquement la théorie de la garde en commun. Ce comportement est étroitement au développement des assurances responsabilité et de la victimisation qui devient inquiétante à l'heure actuelle.

En effet, de par cette jurisprudence, la Cour de cassation ne respecte pas les fondements de la navigation maritime et la vide de sa substance. Car les régates ont toujours été

¹⁰⁸ J.GARDACH, Le skipper-propriétaire d'un voilier ayant sombré corps et biens est responsable de la disparition de ses équipiers, JCP G, n°40, 4 octobre 1995, II, 2249.

l'exemple parfait des sports d'équipe, dans lequel il existe une harmonie, qui doit être la plus parfaite possible entre chaque membres de l'équipage afin de pouvoir déjouer au mieux tous les dangers inhérents à ce sport.

Afin de protéger les victimes à tout prix, les juges dénaturent ce sport, en introduisant des notions de hiérarchie et de commandement ente les membres de l'équipage. Or, nous savons que si un skipper doit être désigné, c'est la plupart du temps, simplement pour qu'il y ait un interlocuteur unique, tel un capitaine dans une équipe de football, et non pas pour que ce dernier commandent et donnent des ordres à ces coéquipiers. Car, si tel est le cas, pour quelles raisons n'appliquerions nous pas le même système à un incident qui se produirait durant un match de football, situation dans laquelle la théorie de la garde commune s'applique, alors même qu'un capitaine est désigné et que ce dernier donne des instructions à ses coéquipiers.

Il s'avère donc que la notion de garde commune en matière sportive doit être repensée pour la société actuelle, société dans laquelle chaque chose qui pourrait éventuellement impliquer la responsabilité de la victime dans son accident est systématiquement rejetée.

La notion de garde collective n'est pas la seule notion applicable en matière sportive à être dépassée, en effet, cela est également le cas de la théorie de l'acceptation des risques.

B. La complexité de la théorie de l'acceptation des risques.

La théorie de l'acceptation des risques n'est pas une notion complexe dans son principe, en effet elle s'applique lorsque la victime a accepté, en connaissance de cause, de courir un risque, dans la plupart du temps inhérent à la pratique sportive, ce risque doit être considéré comme « normal ».

Cependant, la jurisprudence est prudente à l'égard de cette notion et l'encadre de la façon la plus stricte en limitant les cas dans lesquels sont application est possible. Ainsi, la Cour de cassation rend des décisions au cas par cas, le problème de cette casuistique est que cela rend une jurisprudence incertaine en la matière, avec une prise en considération des dommages subis par les victimes, alors que les juges ne devrait pas tenir compte de ce type de disposition.

L'application pratique de la notion est donc beaucoup plus moins limpide que les explications théoriques.

En matière de régates, la jurisprudence rejette, de façon déterminée, cette théorie pour exonérer le gardien. Mais le fondement du rejet de la Cour de cassation n'est pas très convaincant.

En effet, les juges de la Cour se fondent sur la notion de risque « anormal » pour refuser l'application de ce principe, en considérant que le risque de mort n'est pas un risque acceptable.

Il semblerait alors que la Cour de cassation confonde deux notions différentes, l'une étant le résultat de l'autre, c'est-à-dire le risque, qui doit être normal et la conséquence du risque c'est-à-dire les blessures et parfois la mort. Ce type de comportement consiste « à conditionner le fait générateur par le dommage¹⁰⁹ ».

En effet le risque doit être pensé indépendamment de son résultat, si nous reprenons l'affaire de l'Airel, il s'agissait d'une affaire dans lequel le skipper n'avait commis aucune faute et où aucune prise de risque excessive n'a été prise, cependant, pour des raisons qui restent inconnue, l'équipage a disparu lors de la régate. Malgré cela, la théorie de l'acceptation des risques a été rejetée car les juges ont considérés en l'espèce qu'il avait un risque anormal de mort.

Mais en réalité on ne peut pas dire qu'il y a eu un risque anormal car on ne sait pas dans quelles conditions s'est produit l'accident, aucune faute du skipper n'a été prouvée ni même une prise de risque excessive. Dans ce cas là la mort n'est pas un risque mais une conséquence tragique d'un accident. Assimiler la conséquence à la cause de l'accident est une confusion dangereuse. Cette jurisprudence met le skipper dans une situation délicate, car ce dernier, même si rien dans son comportement ne peut être caractérisé d'anormal, se verra tout de même opposer le risque anormal, alors qu'en réalité ce n'est pas un risque mais un danger inhérent à la pratique de ce genre de sport.

Il est clair que l'application pratique de la théorie de l'acceptation des risques est donc confuse et imprévisible, c'est la raison pour laquelle cette théorie doit être rénovée par le législateur car elle devient obsolète et inapplicable à certain types de sport du fait de la tendance actuelle qu'ont les juges à sur protéger les victimes.

¹⁰⁹ Lamy droit du sport, Partie 6 contentieux du spectacle sportif, Sous section 2 responsabilité du fait de la chose gardée par le sportif.

Conclusion.

Comment ne pas s'inquiéter de cette absence de législation à l'heure où la puissance des navires ne fait qu'augmenter ?

Il est vrai que le vide juridique en la matière n'a jamais autant posé problème qu'aujourd'hui. Le nombre d'accidents en matière nautique ne fait qu'augmenter et les accidents ont des conséquences beaucoup plus tragiques qu'auparavant du fait de la grande vitesse à laquelle vont ses engins.

Le mois d'aout a d'ailleurs été le témoin d'accidents tragiques en la matière, dont deux notamment qui ont eu lieu le week-end du 21 aout. Le samedi 21 aout, une jeune fille de 14 ans décédait à la suite d'une chute du bateau de ses grands parents sur la Lys à Haverskerque. La jeune fille a chutée après une manœuvre du navire, cinq cents mètres en amont du port de plaisance, l'hélice a sectionné sa jambe provoquant la rupture d'une artère. L'enquête a conclu à un accident.

Le second accident a eu lieu au large de La Londe-les-Maures dans le Var. Un jeune homme des 26 ans est décédé des suites de ses blessures. Le jeune homme, à bord d'un scooter des mers qui naviguait côte à côte avec un bateau à moteur, a chuté et est passé sous la coque du bateau à la suite d'un brusque changement de direction du scooter des mers d'après les premières conclusions de l'enquête.

La navigation et ses dangers n'a jamais été autant d'actualité qu'aujourd'hui, cependant, il serait qualifié de Candide celui qui considère que la protection actuelle accordée aux passagers bénévoles dans le transport maritime est satisfaisante.

Les solutions dégagées par la jurisprudence à ce sujet augmentent l'insécurité juridique des passagers et notamment de ceux qui détiennent la qualité de chef de bord ou de skipper en cas de régates. Des solutions inquiétantes se sont développées en sanctionnant plus sévèrement les plaisanciers consciencieux et responsables qui se sont assurés correctement.

C'est la raison pour laquelle le législateur se doit d'intervenir en la matière, avant que cette si belle chose qu'est la navigation maritime de plaisance ne devienne un casse tête juridique incohérent.

TABLE DES ANNEXES.

Annexe 1 : Arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation du 8 mars 1995.

Annexe 2 : Déclaration de manifestation nautique souscrite en application de l'arrêté interministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques.

Annexe 3 : Arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer.

Annexe 1 :

Arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation du 8 mars
1995.

Cour de cassation

chambre civile 2

Audience publique du 8 mars 1995

N° de pourvoi: 91-14895

Publié au bulletin

Rejet.

Président : M. Zakine ., président

Rapporteur : M. Chevreau., conseiller apporteur

Avocat général : M. Tatu., avocat général

Avocats : la SCP Ancel et Couturier-Heller, la SCP Coutard et Mayer, MM. Le Prado, Pradon., avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Lyon, 13 mai 1991), rendu sur renvoi de cassation, qu'au cours d'une régata, un voilier ayant à bord M. X..., propriétaire, et six coéquipiers, a fait naufrage et qu'il n'y a eu aucun survivant ; que les héritiers et ayants droit des équipiers disparus ont demandé la réparation de leur préjudice aux héritiers de M. X... et aux compagnies Assurances générales de France et La Foncière ; que les consorts X... ont appelé en garantie les organisateurs de la course et la compagnie La Concorde ;

Sur le premier moyen du pourvoi incident de la société Assurances générales de France et le premier moyen du pourvoi incident de la compagnie d'assurance Préservatrice foncière IARD, réunis qui sont préalables :

Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt d'avoir retenu la responsabilité de M. X..., sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil, alors que, selon le moyen, d'une part, il appartient au demandeur à l'action en responsabilité fondée sur l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil de prouver que la chose a été l'instrument du dommage dont la réparation est recherchée, et que le fait de la chose est causalement lié à ce dommage ; qu'il appartenait d'autant plus en l'espèce aux demandeurs de rapporter la preuve de la cause du naufrage que la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer exclut toute présomption de responsabilité en matière d'abordage ; qu'en présumant que le navire est intervenu dans la noyade des coéquipiers de M. X..., et en mettant la preuve contraire à la charge des ayants droit de M. X..., la cour d'appel a violé l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil ; et alors que, d'autre part, en excluant l'idée que la garde du navire était commune à tous les membres de l'équipage, du fait que leur action commune nécessitait que chacun effectuât des tâches qui étaient les siennes, à la place qui lui avait été affectée dans l'équipe, sous le contrôle et la direction du " skipper ", sans prendre en considération la circonstance invoquée dans les conclusions de la compagnie Préservatrice foncière que les six équipiers formaient " un équipage

performant, parfaitement homogène, parce que chacun d'entre eux était capable au pied levé de remplacer un autre, car leurs fonctions étaient interchangeables “, alors que la garde collective d'une chose suppose des pouvoirs absolument égaux et identiques, et que l'homogénéité et l'interchangeabilité des membres de l'équipage caractérisent bien la garde commune du navire, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard de l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil ;

Mais attendu que l'arrêt retient, d'une part, qu'il est certain que le voilier a sombré en mer corps et biens et que, de ce fait, il est intervenu dans la noyade de ceux qui étaient à bord et se trouve présumé en être la cause génératrice, la preuve contraire n'étant pas rapportée, d'autre part que, les usages et les règles applicables en matière de course en mer donnent au seul “ skipper “ le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manoeuvres et la marche, chacun des coéquipiers effectuant sa tâche à la place qui lui a été affectée dans l'équipe, sous le contrôle et la direction du “ skipper “, lequel exerce donc seul sur le navire les pouvoirs de contrôle et de direction qui caractérisent la garde de la chose ;

Que de ces énonciations et constatations, la cour d'appel a pu déduire que M. X... était le seul gardien du voilier, instrument du dommage ;

Sur le second moyen du pourvoi incident de la société Assurances générales de France et le second moyen du pourvoi incident de la compagnie d'assurance Préservatrice foncière IARD, réunis :

Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt d'avoir retenu la responsabilité de M. X..., alors que, selon le moyen, d'une part, l'acceptation par les équipiers d'un voilier de course du risque “ d'une avarie ou d'un naufrage “ implique inévitablement l'acceptation d'un risque de noyade, donc de mort ; qu'en refusant de déduire cette conséquence nécessaire de ses propres constatations, au seul motif inopérant que les organisateurs avaient maintenu la course malgré le gros temps, la cour d'appel a encore violé l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil, et d'autre part, qu'a été définitivement jugé que la poursuite de la course malgré l'avarie ne pouvait être que le résultat d'un consensus de tout l'équipage ; qu'en méconnaissant l'autorité de ce motif décisif de l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 21 juillet 1988, la cour d'appel a violé l'article 1351 du Code civil ;

Mais attendu que par motifs propres et adoptés, l'arrêt, après avoir exactement énoncé que l'acceptation des risques s'entend des risques normalement prévisibles, retient, que la course se déroulait en 24 heures, sur un parcours limité à 80 miles, à proximité des côtes ou dans des eaux protégées, que le départ retardé par de mauvaises conditions météorologiques a été donné par les organisateurs à de nombreux concurrents et que seul le voilier de M. X..., “ skipper “ expérimenté assisté de l'un des meilleurs équipages de la Société nautique, a coulé tragiquement, corps et biens sans cause certaine prouvée ;

Que de ces énonciations et constatations, la cour d'appel a pu déduire, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée, que si les membres de l'équipage avaient accepté les risques normaux et prévisibles d'une compétition en mer de haut niveau, ils n'avaient pas pour autant accepté le risque de mort qui, dans les circonstances de la cause, constituait un risque anormal ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le moyen unique du pourvoi principal :

Attendu que les ayants droit des coéquipiers reprochent à l'arrêt de ne pas avoir accueilli leur action directe à l'encontre de la compagnie d'assurance La Préservatrice foncière, assureur complémentaire du navire, alors, selon le moyen, que la limitation de responsabilité prévue aux articles 58 et suivants de la loi du 3 janvier 1967 n'est applicable qu'aux personnes énumérées à l'article 69 et parmi lesquelles ne figure pas l'assureur ; qu'ainsi, en l'état d'un fonds de limitation de responsabilité constitué par le propriétaire d'un navire de plaisance, la cour d'appel ne pouvait tenir en échec l'action directe engagée par les victimes à l'encontre de l'assureur tendant à la réparation intégrale de leurs préjudices, sans violer les dispositions précitées, ensemble l'article L. 171-5 du Code des assurances ;

Mais attendu que, si l'assureur ne figure pas parmi les personnes énumérées à l'article 69 de la loi du 3 janvier 1967 et auxquelles sont déclarées applicables les dispositions du chapitre relatif à la responsabilité du propriétaire du navire, il est néanmoins en droit, lorsqu'un fonds de limitation a été constitué, de se prévaloir à l'égard des créanciers de son assuré de la règle énoncée à l'article L. 173-24 du Code des assurances, et applicable à la navigation de plaisance, selon laquelle ces créanciers n'ont pas d'action contre l'assureur ; qu'ayant constaté la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité par les héritiers de M. X..., la cour d'appel a justement retenu que la demande des ayants droit des victimes, tendant à obtenir de l'assureur de responsabilité la réparation intégrale de leur préjudice, ne pouvait être accueillie ;

Que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE les pourvois tant principal qu'incident.

Publication : Bulletin 1995 II N° 83 p. 47

Décision attaquée : Cour d'appel de Lyon, du 13 mai 1991

Annexe 2 :

Déclaration de manifestation nautique souscrite en application de l'arrêté interministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques.

Annexe 3 :

Arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer.

Arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme et le ministre de la jeunesse et des sports,

Vu les articles 131-13 (1°) et R. 610-5 du code pénal ;

Vu la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée portant organisation et promotion des activités physiques et sportives ;

Vu le décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;

Vu le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 modifié relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 79-413 du 25 mai 1979 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer au large des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu le décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

Vu le décret n° 92-1166 du 21 octobre 1992 modifié relatif à la conduite en mer des navires de plaisance à moteur ;

Vu le décret n° 94-491 du 16 juin 1994 relatif à la rémunération de certains services rendus par les navires des administrations civiles de l'Etat,

Article 1

1. Le présent arrêté a pour objet de préciser les conditions nécessaires au bon déroulement des manifestations nautiques en mer.

2. Il s'applique à toute activité exercée dans les eaux maritimes et susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs.

3. Toutes les manifestations doivent être le fait d'un organisateur unique et dûment identifié.

4. Les compétitions sportives doivent respecter les règles techniques définies par la fédération délégataire.

Article 2

Les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers.

Article 3

1. L'organisateur est responsable de la préparation, du déroulement et de la surveillance de la manifestation.

Il met en place une structure opérationnelle du début de l'épreuve à l'arrivée du dernier participant. Cette structure est le correspondant permanent du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) géographiquement compétent et l'informe de toute modification ou annulation de la manifestation ainsi que de tout événement de nature à nécessiter une opération de recherche et de sauvetage.

2. Il applique les décisions prises par l'autorité maritime.

3. Il communique aux participants tous les renseignements relatifs à leur sécurité, principalement en ce qui concerne les prévisions météorologiques.

4. Il prévoit une procédure lui permettant de suspendre ou d'annuler la manifestation s'il estime que les conditions dans lesquelles elle s'engage, ou se déroule dans le cas des manifestations localement délimitées, ne lui paraissent pas présenter toutes les garanties de sécurité souhaitables.

Article 4

Le chef de bord est capitaine de navire au sens du droit maritime : il en a l'entière responsabilité ainsi que de son équipage. Il s'assure que le navire et tous les équipements requis sont en bon état, que l'équipage a la connaissance et l'aptitude nécessaires pour en assumer la manoeuvre et l'utilisation. Il lui appartient de ne pas prendre le départ ou de gagner un abri au cas où les circonstances seraient de nature à mettre en danger son navire et son équipage.

Article 5

Le préfet maritime et le délégué du Gouvernement outre-mer sont chargés de l'ordre public et du sauvetage des personnes en détresse en mer. Ils réglementent, le cas échéant, la circulation maritime sur le plan d'eau où se déroule la manifestation.

Ils peuvent interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique, notamment en l'absence de déclaration préalable de la part de l'organisateur ou lorsque les dispositions retenues par celui-ci ne s'avèrent pas conformes à celles qui avaient été prévues.

Article 6

1. Toute manifestation nautique doit faire l'objet d'une déclaration selon le modèle en annexe (1), adressée à l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier concerné :

- au moins quinze jours avant la date prévue ;

- au moins deux mois avant dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières.

2. Par délégation du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, instruit la déclaration et en accuse réception, sous réserve que les conditions réglementaires et de sécurité soient remplies. Si le dossier nécessite une décision réglementaire il est transmis au préfet maritime. En l'absence d'accusé de réception reçu par l'organisateur avant le début de la manifestation, celle-ci pourra se dérouler dans les conditions prévues par l'organisateur dans sa déclaration.

Les annexes peuvent être consultées à la direction des ports et de la navigation

maritimes, bureau de la plaisance, 3, place de Fontenoy, 75700 Paris.

Article 7

1. L'organisateur doit disposer des moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation. Si la manifestation excède un parcours localement délimité, cette obligation ne concerne que les zones de départ et d'arrivée ainsi que celles où la densité du trafic maritime le justifie.

2. L'Etat peut par convention mettre à la disposition de l'organisateur des moyens susceptibles de contribuer à ses propres obligations, telles qu'énoncées ci-dessus, étant entendu qu'au cas où ces moyens pourraient être appelés à participer à une opération de sauvetage liée ou non à la manifestation, ils seraient immédiatement distraits du dispositif.

L'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier, peut coordonner l'action des moyens de l'Etat par délégation du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement.

Article 8

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des ports

et de la navigation maritimes,

H. DU MESNIL

Le ministre de la jeunesse et des sports,

Pour le ministre et par délégation :

Par empêchement du directeur

des sports :

Le sous-directeur,

B. BLANC

BIBLIOGRAPHIE.

I. OUVRAGES GENERAUX, TRAITES, PRECIS, MANUELS :

- ❖ BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, LGDJ, 2^{ème} édition.
- ❖ CORNU Gérard, Vocabulaire juridique. Association Henri Capitant, PUF, collection « Quadrige », 8^{ème} édition.
- ❖ DU PONTAVICE Emmanuel ET CORDIER Patricia, Droit et pratiques des transports maritimes et affrètements, Delmas, 1990.
- ❖ DU PONTAVICE Emmanuel et RODIERE René, droit maritime, Dalloz, collection « Précis ».
- ❖ FLOUR Jacques, AUBERT Jean-Louis et SAVAUX Eric, Droit civil, Les obligations, 2. Le fait juridique, Armand Colin, 9^{ème} édition, 2001.
- ❖ JOURDAIN Patrice, Les principes de la responsabilité civile, « Connaissances du droit » Dalloz, édition 2007.
- ❖ LE TOURNEAU Philippe, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz, collection « Dalloz action », 5^{ème} éd. 2004/2005.
- ❖ MALAURIE Philippe et AYNES Laurent, Droit civil, Les obligations, éd. Cujas, 9^{ème} édition 1998/1999.
- ❖ REMOND-GOUILLOU Martine, droit maritime, Pédone, 2^{ème} édition, 1993.
- ❖ SAVATIER René, Traité de la responsabilité civile, 2^o édition, LGDJ, 1951.

- ❖ SAVATIER René, Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui (Première série : panorama des mutations), Dalloz, 3^{ème} édition 1964.
- ❖ TERRE François SIMLER Philippe et LEQUETTE Yves, *Les obligations*, Précis Dalloz, 10^e édition, 2009.
- ❖ VIALARD Antoine, Droit Maritime, PUF, collection « droit fondamental », 1997.

II. OUVRAGES SPECIAUX, THESES, ARTICLES:

- ❖ BOITARD, *Les contrats de services gratuits*, thèse Paris, 1941.
- ❖ BONASSIES Pierre, la responsabilité du plaisancier en croisière, Gazette du Palais 1997, « Numéro spécial droit de la plaisance », n°288-289, 2^{ème} partie, p. 33.
- ❖ CHAUVEAU Pierre, Etudes offertes à Alfred JAUFFRET, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, 1974, p.199, spéc. p. 202.
- ❖ CICILE-DELFOSSE Marie Laure, Petites affiches, 26 décembre 2002 n° 258, P. 8.
- ❖ CODE DU SPORT.
- ❖ COURTIEU Guy, Communication d'incendie : Une loi à éteindre, Gazette du Palais 1995, 1, doctrine. P. 610.
- ❖ DE PONTAVICE Emmanuel, La navigation de plaisance et le droit, AFDM, Litec, 1985.

- ❖ GARDACH Jérôme, Le skipper-propriétaire d'un voilier ayant sombré corps et biens est responsable de la disparition de ses équipiers, *Semaine juridique* édition générale, n°40, 4 octobre 1995, II, 2249.
- ❖ HOCQUET-BERG Sophie, Gardien recherche force majeure... désespérément ..., *Responsabilité civile et assurance* 2003, chronique. n°12.
- ❖ HUET Jérôme, *Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle. Essai de délimitation des deux ordres de responsabilité*, thèse Paris II, 1978, n° 113 et suivants.
- ❖ JOSSERAND Louis, Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles, D.H. 1926, chronique p. 21, spéc. p. 24.
- ❖ Jurisclasseur transport. Fascicule 1053 Assurances en navigation de plaisance.
- ❖ LAGAVANT Emmanuel, Responsabilité en navigation de plaisance. L'accident de La Rochelle. Arrêt de la Cour d'appel de Poitiers du 16 octobre 1981, *Droit Maritime Français* 1982, p. 259, spec. p. 267.
- ❖ LALOU Henri, Contrats comportant pour l'une des parties l'obligation de rendre le contractant « sain et sauf ». D.H. 1931, chronique p. 37, spéc. p.38.
- ❖ LAMY droit du sport.
- ❖ LAYDU Jean-Baptiste, Du bon usage des causes d'exclusion de la responsabilité fondée sur l'article 1384, alinéa 1 du Code civil, *Petites affiches*, 4 septembre 2002, n°177, p. 8.
- ❖ MEKKI Mustapha, Commentaire. sous Cass. 2e civ., 19 oct. 2006, Le fait que la torche au moment de l'incendie ait été détenue par un seul des enfants conduit à l'exclusion d'une garde en commun, *semaine juridique* édition générale n° 8, 21 Février 2007, II 10030.

- ❖ MOULY Jean, La responsabilité des sportifs entre eux, Répertoire de droit civil, LAMY, 2006.
- ❖ PIERRONNET François-Xavier, Responsabilité civile et passagers maritimes, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, 2004.
- ❖ REMOND-GOUILLOU Martine, Questions de responsabilité soulevées par la compétition de plaisance, in les rencontres du droit et de la plaisance, septembre 1991, Actes du colloque de Marseille, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 1992, p.85.
- ❖ VEAUX-FOURNERIE Paulette et VEAUX Daniel, Transport maritime de passagers et de leurs bagages, Jurisclasseur commercial, Fascicule 1277.
- ❖ VINEY Geneviève, La garde en commun, Semaine juridique édition générale 1995, I, 3893, n°18, pp. 509-510.
- ❖ TUNC André, Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile, in Mélanges en l'honneur de Jean DABIN, t. 1, 1963, BRUYLANT-SIREY, p.317, spéc. P. 324.

III. SITES INTERNET :

- ❖ <http://www.francois.vivier.info>
- ❖ <http://www.france-nautic.com/frameset.asp?langue=fr>
- ❖ <http://www.industrie.gouv.fr/biblioth/docu/kiosque/cahiers/c113p26.html>
- ❖ <http://www.assemblee-nationale.fr>
- ❖ <http://www.legifrance.gouv.fr>

TABLES DES MATIERES.

<u>Remerciements.</u>	p. 3
<u>Sommaire.</u>	p. 5
<u>Introduction.</u>	p. 7
<u>Partie 1. L'extension de l'application du droit terrestre aux passagers bénévoles maritimes.</u>	p.21
Chapitre 1. L'hésitation entre l'application d'une responsabilité délictuelle et contractuelle : La consécration de l'application du droit terrestre.	p. 21
<u>Section 1. La question de l'application de la responsabilité contractuelle.</u>	p. 22
§1. L'absence de fondement contractuel reconnu par la jurisprudence.	p. 22
A. Une jurisprudence en manque de cohérence.	p. 22
1. L'apparent rejet d'un fondement contractuel.	p. 23
2. Les conséquences sur le passager bénévole de la conclusion d'un contrat entre le fréteur et l'affréteur.	p. 25
B. Les implications possibles du raisonnement des magistrats.	p. 27
1. Admission implicite du jeu de la clause.	p. 27
2. Application des règles de responsabilité civile quasi-délictuelle.	p. 28
§2. L'avis de la doctrine : Une large majorité en faveur de l'application de la responsabilité délictuelle.	p. 30

A. Le principal fondement de la responsabilité délictuelle en matière de transport maritime bénévole : la théorie de la courtoisie.	p. 30
B. Des exceptions, « qui confirment la règle » ?	p. 32
<u>Section 2. La consécration de l'application de la responsabilité délictuelle.</u>	p. 35
§1. Le fondement de la responsabilité délictuelle.	p. 35
A. La responsabilité délictuelle du fait d'une faute personnelle.	p. 35
1. Le point de départ : L'arrêt de 1928.	p. 36
2. L'élément central : L'article 1382.	p. 36
B. Le revirement opéré par les arrêts de 1968.	p. 38
1. Les arrêts.	p. 38
2. L'apparition de la responsabilité du fait des choses dans le domaine de la plaisance.	p. 40
C. Le cas particulier de l'incendie.	p. 40
1. Le régime.	p. 41
2. La communication d'incendie : Une loi à éteindre ?	p. 42
§2. La responsabilité présumée du gardien.	p. 43
A. La responsabilité du chef de bord mise au premier plan.	p. 43
1. La chose : Le navire.	p. 43
2. Le gardien de la chose : Le chef de bord.	p. 45
a. La notion de garde.	p. 46
b. Le chef de bord.	p. 47

B. Le lien de causalité : le ciment indispensable entre le fait de la chose et le dommage.	p. 49
1. La nécessité de prouver le lien de causalité.	p. 49
2. Les autres cas d'exonération existant.	p. 50
a. Les cas d'exonération classiques.	p. 51
b. Rôle actif/passif.	p. 53
Chapitre 2. La résistance du droit maritime.	p. 57
<u>Section 1. L'abordage : specialia generalibus derogant</u>	p. 57
§1. Le principe.	p. 57
A. Rappel sur la notion d'abordage.	p. 57
1. Où ?	p. 58
2. Quand ?	p. 58
B. Le régime de l'abordage.	p. 60
1. La notion de faute.	p. 60
2. La responsabilité.	p. 63
§2. Application à la plaisance.	p. 64
A. Une application générale au monde maritime et nautique.	p. 64
B. Une situation délicate en pratique.	p.65
1. Conflit entre la législation sur l'abordage et la législation sur le transport maritime de voyageurs.	p. 65
2. Obligation d'action sur le fondement de la loi du 7 juillet 1967.	p. 66
<u>Section 2. La limitation de responsabilité.</u>	p. 67
§1. Le principe.	p. 67

§2. L'affaire de l'Airel de 1995.	p. 86
A. Le rejet de la théorie de la garde commune.	p. 88
1. Présentation.	p. 88
2. Application au cas d'espèce.	p. 90
B. Le rejet de la théorie de l'acceptation des risques.	p. 94
1. Présentation.	p. 94
2. Application au cas d'espèce.	p. 95
<u>Section 2. Les autres fondements possibles de l'action en responsabilité.</u>	p. 97
§1. Responsabilité du skipper sur le fondement de la faute prouvée.	p. 98
A. La faute sportive : une faute nécessaire...	p. 98
B. ... Mais insuffisante pour la reconnaissance de la faute civile du sportif.	p. 99
§2. Responsabilité des organisateurs de manifestations nautique et régates.	p.102
A. Le fondement contractuel de la responsabilité de l'organisateur.	p.103
1. La relation entre les participants et l'organisateur : Une relation contractuelle.	p.103
2. Quel régime appliquer en cas de collision durant la régata ?	p.104
B. Les obligations des organisateurs de manifestations nautiques.	p.105
1. Les obligations relatives à l'organisation de la compétition.	p.106
2. Les obligations au bon déroulement de la compétition.	p.107
a. L'obligation d'information.	p.107
b. L'obligation de sécurité.	p.110
Chapitre 2. La protection accordée aux passagers.	p.113
<u>Section 1. Les fondements de la protection des passagers.</u>	p.113

§1. Les fondements du système de protection actuel.	p.113
A. La nécessité de trouver « un coupable ».	p.114
B. Des conséquences dangereuses sur le système de l'action en responsabilité.	p.115
§2. La protection accordée par l'assurance.	p.117
A. La navigation de plaisance et l'assurance.	p.117
B. La protection élargie aux passagers bénévoles.	p.119
1. Protection des passagers bénévoles assurés par les polices d'assurance plaisance.	p.119
2. Le cas des équipiers en compétition.	p.120
<u>Section 2. Faut-il une loi pour une meilleure protection des passagers bénévoles ?</u>	p.121
§1. Le problème de l'absence de loi en la matière.	p.121
A. Exposé du problème.	p.121
B. Critiques de ce système.	p.123
§2. Principales difficultés rencontrées du fait de l'absence de loi : le problème récurrent de la garde commune et de l'acceptation des risques.	p.125
A. La notion hasardeuse de garde commune.	p.125
B. La complexité de la théorie de l'acceptation des risques.	p.126
<u>Conclusion.</u>	p.128

<u>Tables des annexes.</u>	p.131
<u>Bibliographie.</u>	p.147
<u>Table des matières.</u>	p.151