

DOCTRINE

Plaisance et limitation de responsabilité

Stéphane MIRIBEL

ENGLISH SUMMARY

Limitation of liability of shipowners previously applied to yachts or pleasure craft for various reasons. First, because the perils of the seas are the same for yachts (pleasure craft) and for commercial vessels. Secondly, because national and international laws/conventions do not exclude yachts (pleasure craft) from the right to limit liability. Today, as from the decision in "Pti Jules" an important additional reason has been given by the Commercial chamber of the Court of cassation (French Supreme Court): namely the public interest that attaches to the development of yachting (the use of pleasure craft). It is therefore [both] the particular risks inherent in maritime activity and the public interest in such activities that justify the application of the most original concept of maritime law to yachts.

Le 29 avril 2014 (navire *Caliente*), et le 9 octobre 2014 (navire *Ptjules*), la Chambre commerciale de la Cour de cassation a rendu deux décisions relatives à la limitation de responsabilité en matière de navigation de plaisance. Ces deux décisions ont déjà été commentées au DMF,⁽¹⁾ et il s'agit dans le cadre de cet article⁽²⁾ de situer l'apport de ces jurisprudences au droit de la plaisance. Cet apport est incontestable et plus prégnant encore dans l'arrêt *Ptjules*. Dans cette affaire, la question de la constitutionnalité de la limitation⁽³⁾ de responsabilité en matière d'indemnisation de préjudice corporel résultant d'une activité de navigation de plaisance était soule-

(1) La première au DMF n° 763 de novembre 2014, numéro « Spécial plaisance », p. 878, avec le rapport de Monsieur Jean Lecaroz et nos observations. La seconde au DMF n° 764 de décembre 2014, p. 993 avec le rapport de Monsieur Jean Lecaroz et les observations de M. Luc Briand.

(2) Ce texte est tiré d'une communication présentée devant l'assemblée générale de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM) le 17 décembre 2014 à Paris.

(3) Plus précisément, les articles L.5121-1 et suivants du Code de transports, et l'article L.173-24 du Code des assurances qui prévoit qu'en cas de constitution d'un fonds de limitation, les victimes n'ont pas d'action contre l'assureur.

vée,⁽⁴⁾ eu égard aux principes d'égalité et de responsabilité « énoncés » dans la déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen. Mais, si les dispositions visées étaient bien de source législative,⁽⁵⁾ et donc susceptibles d'être admises dans le cadre d'une « QPC »⁽⁶⁾, la Cour de cassation a jugé que cette question n'était pas « nouvelle » et ne présentait « pas un caractère sérieux ».

I. AVANT ET APRES LA JURISPRUDENCE *PTI JULES*

Si l'on s'intéresse plus précisément à la jurisprudence relative à la navigation de plaisance, on constate qu'avant l'arrêt *Pti Jules* on savait que la procédure applicable à la limitation de responsabilité des propriétaires de navire était applicable à la navigation de plaisance⁽⁷⁾ si le bâtiment en cause pouvait être qualifié de *navire*⁽⁸⁾. Ce que l'on savait moins, c'était comment justifier l'application de cette règle ancestrale et fondamentale du droit de la navigation maritime commerciale à la navigation de plaisance. Très tôt en effet, alors que la limitation n'avait pas encore pris la forme qu'on lui connaît aujourd'hui - une limite d'indemnisation sonnante et trébuchante -, mais, se limitait, à « l'abandon » corps et biens du navire aux créanciers de l'armateur, le juge a montré sa réserve à étendre pareille règle exorbitante du droit commun aux plaisanciers. « Il est (...) certain, [nous dit la Cour d'appel d'Aix dans sa décision du 25 juillet 1908⁽⁹⁾, navire 'Malgré-tout'] que n'entrent pas dans la catégorie des navires pouvant faire l'objet de l'abandon (art. 216 du Code de commerce de 1808⁽¹⁰⁾) ceux qui, (...), servent uniquement au plaisir de leur propriétaire, et à l'aide desquels on ne se livre à aucune opération maritime commerciale ». Cependant, la doctrine n'a jamais vraiment partagée cette vision restrictive du droit maritime⁽¹¹⁾. Georges Ripert, dans l'analyse de cet arrêt au *Dalloz* de 1909 trouve cette interprétation de l'article 216 « très critiquable » dans la mesure où « s'il n'y a aucun produit (fret), il suffira d'abandonner le navire ».

Aujourd'hui, le contenu de la Convention internationale de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime et notre Code des transports suffisent à démontrer l'applicabilité de ce principe à la

(4) Via une *Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC)* - V. sur cet aspect de la décision, le rapport très détaillé de Monsieur Jean Lecaro publié au *DMF* de décembre 2014, p. 993.

(5) L'article 15. 2. b) de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes énonce que : « Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux navires qui sont : (...), b) des navires d'une jauge inférieurs à 300 tonneaux ».

(6) V. note *supra* note 4.

(7) Cass. Com. 26 mars 1996, navire « Zeus-Oléanis », *DMF* 1996. 562, obs. P. Latron ; Cass. civ. 8 mars 1995, navire « L'Airel », *DMF* 1995 n° 555.

(8) S. Miribel « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM 2013, p. 279.

(9) *D.* 1909. 2, 137, note George Ripert.

(10) « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition - La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret ».

(11) Déjà, R.-J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, 1760* : « Il est juste que le propriétaire ne soit tenu des faits du maître que jusqu'à concurrence du navire ou du fret... ».

navigation de plaisance. En effet, nulle part ces textes ne conditionnent le bénéfice de la limitation de responsabilité à une opération de navigation commerciale. Il s'agit là d'ailleurs de la première justification de la doctrine. Une justification basée sur la généralité des termes de la loi.

Mais, à côté de cette justification « textuelle », qui détermine la portée de la limitation de responsabilité, il existe également une raison « contextuelle » fondamentale qu'il convient de ne pas oublier : « *Les risques de la mer* »⁽¹²⁾. Ces risques, malgré les progrès techniques constants en matière de sécurité maritime ou de prévisions météorologiques sont les mêmes pour les navires de plaisance que pour les navires de commerce. Ils justifient et sont à l'origine de la « fortune de mer », institution qui a précédé la « limitation ». La doctrine n'a jamais cessé de l'enseigner et de le placer au même niveau que l'*intérêt général*⁽¹³⁾ que représente le commerce maritime pour expliquer les fondements de la limitation de responsabilité. Et, alors que l'on pouvait se demander si l'« intérêt général » concernait également la navigation de plaisance, la Cour de cassation nous donne aujourd'hui la réponse dans son arrêt de principe navire *Ptjules* qui précise que : « *Répondant au motif d'intérêt général de la préservation et du développement des activités nautiques de loisir, le législateur n'a pas porté une atteinte disproportionnée aux droits des titulaires de créances maritimes en limitant leur indemnisation, tout en leur permettant d'obtenir réparation intégrale de la personne responsable, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une faute inexcusable* ».

Ainsi, l'ensemble des principales raisons historiques qui justifient la limitation de responsabilité – *périls de la mer* et *intérêt général de l'activité nautique en cause* – est pleinement 'transférable' à la navigation de plaisance. Il s'agit là d'une avancée importante du droit de la plaisance, pleinement justifiée et à saluer, comme le précise Monsieur Luc Briand dans son commentaire au DMF.

Signalons en effet que d'après les derniers chiffres aimablement communiqués par la F.I.N. (Fédération des Industries Nautiques), notre pays est le leader mondial de la voile et le 4^{ème} producteur de bateaux à moteur. L'économie de l'industrie et des services nautiques compte 5090 entreprises, 40326 salariés pour un chiffre d'affaires de 4,42 milliards d'euros. Parallèlement, on dénombre en France 9 millions de pratiquants occasionnels et 4 millions de plaisanciers réguliers. Ces derniers, qu'ils soient occasionnels ou réguliers, peuvent donc limiter leur responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle, ou plus exactement, le montant de l'indemnisation qu'ils devront verser en réparation d'un dommage *qui s'est produit à bord du navire ou qui est en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire* » (art. L. 5121-3 C. Transp.), s'ils n'ont pas commis de faute susceptible d'entraîner déchéance du droit à limitation défini comme le « *fait ou ... l'omission personnelle commise avec l'intention*

(12) P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2^{ème} éd. 2010, LGDJ, p. 5, n° 4 ; P. Delebecque, *Droit maritime*, 13^{ème} éd. Dalloz, p. 611, n° 841 ; A. Montas, *Droit maritime*, éd. Vuibert 2012, p. 113 ; A. Vialard, *Droit maritime*, PUF 1997, p. 125, n° 148.

(13) P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2^{ème} éd. 2010, LGDJ, p. 5, n° 405 ; A. Montas, *Droit maritime*, éd. Vuibert 2012, p. 113.

de provoquer un dommage ou téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement » (art. L.5121-3 al 3 du Code des transports).

II. CONDITIONS A LA LIMITATION

L'article L. 5000-2 du Code des transports définit le navire comme « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; ...* ». Et, après une période riche en décisions souvent opposées à propos des planches à voile ou autres *zodiacs* notamment, nous disposons donc aujourd'hui d'une définition légale du navire faisant expressément référence au « navire de plaisance ». Il n'en demeure pas moins que les termes d'« *engin flottant, construit et équipé pour la navigation et affecté à celle-ci* » sont susceptibles d'interprétation⁽¹⁴⁾. Jusqu'à ce jour, à notre connaissance, aucune juridiction n'a eu à se prononcer sur la portée de cette définition légale. En fait, l'essentiel de la jurisprudence « plaisance » relative à la limitation se concentre principalement ces dernières années sur la notion de « faute inexcusable », ou, plus exactement, pour être en accord avec la Cour de cassation depuis l'arrêt *Erika* du 25 septembre 2012, la « faute de témérité »⁽¹⁵⁾. Sur cette notion, l'arrêt « Caliente » semble être la dernière décision « plaisance » sur laquelle la Cour de cassation a eu à se prononcer.

Dans cette affaire il s'agit de déterminer, suite à l'incendie d'un navire amarré au port, si le plaisancier à l'origine de l'incendie, qui avait laissé son navire branché au quai en son absence, avait commis une faute inexcusable. La Cour de cassation, qui exerce un contrôle dit « léger » sur l'appréciation de cette faute ne le pense pas. Et, la position des juges du fonds qui avaient reconnu au propriétaire du *Caliente* le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité en raison d'une simple « négligence fautive » n'est pas remise en cause. Concrètement « *en ne rapportant pas la preuve, au vu du rapport contradictoire amiable établi (...) que M. X... avait en sa possession le manuel du propriétaire constructeur 'Cranchi' édictant les consignes de sécurité, consignes qu'il n'aurait pas respectées en toute connaissance de cause, et notamment des risques d'incendie (...) le jugement sera (...) confirmé en ce qu'il a déclaré le fonds de limitation mis en œuvre opposable aux compagnies d'assurances....* ». A la différence de la faute lourde, la faute inexcusable suppose une *témérité*. En l'espèce, cette *témérité* faisait défaut. Les décisions qui remettent en cause la position des juges du fond sur la qualification de la faute sont rares.⁽¹⁶⁾ Pour reprendre les propos du Conseiller Jean-Pierre Rémy, « *c'est toujours un contrôle de légalité, à travers l'appréciation d'une motivation propre à chaque cas d'espèce, et sur laquelle les juges du fond ont une certaine marge qui est mis en œuvre* ». Les juges du fonds jouent donc un

(14) S. Miribel, *supra* note n° 8.

(15) V. Jean-Pierre Rémy, *DMF* n° 744 de février 2013, spé. p. 153 et Pierre Bonassies, *DMF* 2013. 221.

(16) Récemment pourtant en droit terrestre, Cass. com., 18 nov. 2014, n° 13-23194, *BTL* n° 3529 du 1^{er} déc. 2014, p. 699. La Cour de cassation a jugé que « *Ne donne pas de base légale à sa décision au regard des articles 1150 du code civil et L.133-8 du code de commerce, la cour d'appel qui, pour écarter les limites d'indemnité du contrat type à la suite du retard dans l'acheminement d'une soumission, retient que le transporteur a manqué gravement à son obligation essentielle, motif impropre à caractériser la faute inexcusable* ».

rôle essentiel en la matière, au même titre que les avocats d'ailleurs. On sait qu'une conception *in abstracto* favorise une définition très large de la notion de faute inexcusable ou faute de témérité. Aujourd'hui, il semblerait que la conception *in concreto* de la faute inexcusable soit la plus fréquente⁽¹⁷⁾. Cette approche, défendue par la doctrine⁽¹⁸⁾, nous paraît être la plus en accord avec le droit maritime car la limitation de responsabilité du propriétaire de navire demeure un principe, si ce n'est « le » principe essentiel du droit maritime. Il ne s'agit pas d'une exception. En effet, la limitation est d'abord et avant tout un droit pour l'armateur et pour tout armateur, sans que l'on puisse juger au préalable si l'on est en présence ou non d'un « bon armateur »⁽¹⁹⁾. Le fait que la preuve, en matière de faute inexcusable, soit à la charge de la victime atteste clairement que l'armateur est, en droit maritime, présumé bénéficier de la limitation de responsabilité.

Néanmoins, toutes les créances ne sont pas limitables. Seules les créances de responsabilité, contractuelles ou extra-contractuelles le sont et, *si et seulement si* les dommages se sont produits à bord du navire ou sont en relation *directe avec la navigation ou l'utilisation du navire* » (article L. 5121-3 C. Transp.). Notre jurisprudence a rarement eu l'occasion de se prononcer sur cette condition qui paraît ne pas faire de difficultés. Dans l'affaire du *Caliente*, il est clair que le dommage, l'incendie du navire, s'est produit à bord. Cela suffit à remplir la condition posée par notre droit interne et figurant à l'article L. 5121-3 du Code des Transports. La Cour de cassation, qui a eu l'occasion dans l'affaire *Dizzy*⁽²⁰⁾ de se prononcer sur la portée de l'expres-

(17) A titres d'exemples, signalons les affaires suivantes :

- Cass. com., 11 déc. 2013, navire « Dizzy », DMF 2013, 142, rapp. J.-P. Rémy et obs. S. Sana-Chaillé de Néré : « la victime et M. Z... étaient équipés de combinaisons foncées et que, selon tous les témoins, ils n'étaient signalés en surface que par une planche peu visible, du type de celle utilisée pour apprendre à nager, et non par une bouée avec drapeau, comme le recommande la fédération française d'études et de sports sous-marins pour avertir de la présence de plongeurs en apnée ; que, de ces constatations et appréciations, et dès lors que la faute définie par les textes précités s'apprécie de façon distincte des éléments constitutifs de l'infraction d'homicide involontaire, la cour d'appel a pu déduire, sans violer l'autorité de la chose jugée par la juridiction répressive, que la limitation de responsabilité du droit maritime devait s'appliquer ; ... » ;

- CA Aix, 5 nov. 1998, navire « Zulu Sea », DMF 2002 n° 623, p. 125, note P. Simon et B. Coste : « Les divers dysfonctionnements mis en évidence par l'expert n'établissent pas que l'armateur avait « conscience qu'un dommage en résulterait probablement » ;

- CA Aix, 8 juin 2000, navire « Moldavia », DMF 2002 n° 623, p. 132, note P. Simon et B. Coste : « Un incident isolé affectant un organe accessoire ne démontre pas un état préexistant d'innavigabilité du navire et ne permet pas d'invoquer la faute personnelle inexcusable de l'armateur - Pareillement, la constatation de manœuvres, à les supposer fautives, ne démontre pas que leurs auteurs avaient nécessairement conscience qu'un dommage s'en suivrait probablement ».

(18) Not. P. Delebecque, *Droit Maritime*, 13^{ème} éd. Dalloz, 2014, n° 865.

(19) V. Pierre Bonassies dans son commentaire sous l'arrêt « Heidberg » - *Il Diritto Marittimo*, 2013, 480 - : « Si le Tribunal de Bordeaux estimait que la responsabilité de l'armateur est dans le principe illimité et que l'exception, la limitation, ne peut être accordée qu'aux seuls armateurs respectueux des règles et usages de la mer, pour le Cour d'appel de Bordeaux, c'est tout le contraire, la limitation de responsabilité est le principe, la non limitation l'exception ».

(20) Cass. com. 11 déc. 2012, navire « Dizzy », DMF 2013, n° 744, p. 142, rapp. J.-P. Rémy et obs. Sandrine Sana-Chaillé de Néré.

sion « *exploitation du navire* » employée par la Convention de Londres de 1976, article 2 § 1 a) et l'expression « *navigation et utilisation du navire* » utilisée par l'article L 5121-3, al. 1er de notre Code des transports a jugé qu'elles avaient le même sens quant à la détermination des créances soumises à limitation. Dans l'affaire du voilier *Moheli*⁽²¹⁾ où il s'agissait de juger de la responsabilité d'un plaisancier qui s'était amarré, à couple, peu de temps avant une marée descendante, ce qui avait provoqué la chute de son navire sur celui de son voisin, le rapporteur Jean-Pierre Rémerly s'était demandé si l'accident relevait de l'*exploitation*, de la *navigation* ou de l'*utilisation du navire*. Mais, plus tard, en 2012 dans l'arrêt *Dizzy*⁽²²⁾, la Cour de cassation jugera que « *la Cour d'appel avait exactement déduit que l'accident était en relation directe avec l'exploitation du navire, sans avoir à se référer au caractère normal ou non de celle-ci* ». Compte tenu de la généralité des notions « *d'exploitation, de navigation ou de l'utilisation du navire* », il paraît difficile de délimiter leur portée. A noter cependant que nous savons depuis un arrêt de 2007, « *qu'il n'est pas nécessaire que les dommages se soient produits à l'occasion d'une expédition maritime (Cass. Com., 19/06/2007, n° 06-15544)* » pour bénéficier de la limitation de responsabilité. Dans cette décision, le droit à limitation était contesté parce que l'accident s'était produit alors que le navire n'était pas dans une zone maritime mais fluviale. En réfutant cette analyse, la Cour confirme que c'est bien l'équation « *navire / limitation de responsabilité* » qu'il convient de retenir et non « *zone de navigation du navire / limitation de responsabilité* ».

Conclusion

La limitation de responsabilité s'appliquait jusque-là à la navigation de plaisance pour diverses raisons. Tout d'abord, en raison des *périls de la mer* qui sont les mêmes pour les navires de plaisance que pour les navires de commerce, ensuite parce que *les textes tant au niveau international qu'au niveau interne ne l'interdisent pas*. Aujourd'hui, depuis l'arrêt *Pti Jules*, une raison supplémentaire importante est avancée par la Chambre commerciale de la Cour de cassation : *l'intérêt général qui s'attache au développement de la plaisance*. Dès lors, c'est bien le particularisme des *risques propres à l'activité maritime* et le *caractère d'intérêt général* de ces activités qui justifient l'institution « *la plus originale* » du droit maritime, la limitation de responsabilité. L'exception à cette limitation, la faute inexcusable ou faute de témérité, relève de l'appréciation des juges du fond au regard de toutes les circonstances concrètes de l'affaire. En cela, les avocats ont un rôle important puisqu'ils contribuent à fournir au juge les éléments nécessaires à la compréhension de l'affaire qui serviront à qualifier la nature de la faute commise. En l'absence de faute inexcusable, l'indemnisation des dommages, tant matériels que corporels, sera plafonnée. Lorsque le montant des dommages corporels est particulièrement élevé, la jurisprudence est venue préciser qu'en l'absence de créance pour dommage aux biens, le fonds de limitation doit être constitué en ses deux composantes (fonds pour créances pour morts

(21) Cass. Com. 20 fév. 2001, navire « *Moheli* », DMF 2002.144, rapp. Rémerly et obs. P-Y Nicolas.

(22) *Supra*, note 20.

ou lésions corporelles, et fonds pour les autres créances) et la victime est fondée à être alors indemnisée dans la limite des deux fonds⁽²³⁾. Il reste que malgré cette possibilité, la réparation obtenue peut s'avérer toujours insuffisante. Pour remédier à cette situation, Pierre Bonassies, déjà, devant cette assemblée le 21 mai 1992 à l'occasion d'un exposé intitulé « *problème et avenir de la limitation de responsabilité* »⁽²⁴⁾ se demandait s'il ne fallait pas imposer aux utilisateurs de navires de plaisance une assurance obligatoire et exclusive de toute limitation pour ce qui est des dommages aux personnes. De son côté, mais cela n'a pas abouti pour diverses raisons, l'AFDM avait réfléchi et travaillé au début des années 90 à la création d'un texte visant, pour la navigation de plaisance, à créer une responsabilité illimitée en matière de créances pour mort ou lésions corporelles⁽²⁵⁾. Aussi, et dans la mesure où tout aménagement de la limitation de responsabilité n'est pas envisageable,⁽²⁶⁾ l'idée avancée par Pierre Bonassies de souscrire une assurance pour réparation illimitée des dommages corporels ne doit pas être abandonnée. Il reste néanmoins à la concilier avec un autre fondement de la limitation de responsabilité : l'« assurabilité » du risque maritime⁽²⁷⁾.

(23) Cass. com., 16 nov. 2010, navire *La Licorne*, rapp. J.-P. Rémeryet obs. P. Bonassies, DMF 2011, n° 723, p. 212 : En « l'absence de créances pour tout autre dommage que mort ou lésions corporelles (créances pour dommages aux biens), le créancier qui se prévaut d'une créance pour mort ou lésions corporelles est fondé à être indemnisé dans la limite des deux fonds de limitation (fonds pour créances pour morts et lésions corporelles et fonds pour les autres créances) ». Cette jurisprudence doit être complétée avec un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 21 oct. 1993 (DMF 1994, n° 538, obs. Y. Tassel), qui juge que : « Dès lors que la limite de responsabilité pour les autres créances peut servir à réparer le préjudice corporel si la limite de responsabilité pour ce préjudice s'avère insuffisante, le fonds de limitation doit être constitué en ses deux composantes même si le préjudice n'apparaît que corporel ».

(24) DMF 1993, n° 524.

(25) V. Projet de loi déposé le 2 janvier 1992 auprès de parlement, DMF 1993, n° 524.

(26) Pierre Bonassies se demande « s'il ne faut pas instituer pour les engins de plaisance, ou tout au moins, pour les navires de plaisance à moteur un régime particulier, - régime qui, sans aller jusqu'à les exclure de la limitation de responsabilité, imposerait une obligation d'assurance rigoureuse (et exclusive de toute limitation) à leurs utilisateurs, pour ce qui est des dommages aux personnes » (DMF janv. 1992, n° 523, Le droit positif en 1992, n° 8).

(27) A. Vialard, *Droit maritime*, PUF 1997, p. 125, n° 148 ; A. Montas, *Droit maritime*, éd. Vuibert 2012, p. 113.