

Les dommages causés aux passagers par les tiers

par Didier Le Prado, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation.

Introduction :

L'époque contemporaine, après une phase de déclin, est celle de l'essor des croisières qui désormais ne sont plus l'apanage de quelques riches voyageurs, mais sont devenues une activité de loisir courue du plus grand nombre. Erigée en objet de consommation courante, partie intégrante du tourisme de masse, la démocratisation de cette activité touristique a appelé à elle un régime juridique spécifique, orienté vers la protection de ce consommateur d'un genre particulier qu'est le croisiériste.

L'actualité récente a montré qu'une croisière peut n'être pas de tout repos. Le tragique naufrage du paquebot « *Concordia* » de la société *Costa Crociere* l'a brutalement rappelé¹.

La croisière demeure donc une catégorie de transport maritime et le croisiériste est exposé, comme le marin, aux dangers de la mer. Tout occupé à son loisir, le passager ne s'en remet pas moins aux bons soins du capitaine et de l'équipage pour le mener à bon port. La croisière se situe à la croisée de l'activité de tourisme et du transport maritime. Le croisiériste n'est pas qu'un touriste : il est aussi, à sa manière, un aventurier des mers.

En cas d'accident maritime, le législateur avait désigné un responsable : l'organisateur de croisières maritimes, lequel, aux termes de l'article 49 de la loi du 18 juin 1966 était « *personnellement responsable des dommages survenus aux passagers et à leurs bagages* ». La loi tempérerait aussitôt ce principe de responsabilité, en énonçant : « *Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisières est responsable dans les conditions et limites des articles 37 et 44* ». Désormais, ces dispositions qui n'ont pas été codifiées au Code des transports sont abrogées. Trouvait, en effet, à s'appliquer le régime de responsabilité du transporteur de passagers, plutôt défavorable au croisiériste. L'article 37 de la loi maritime, devenu l'article L5421-3 du Code des transports, prévoit ainsi que l'accident corporel « *survenu en cours de voyage ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement* » n'engage la responsabilité du transporteur que si sa faute est rapportée. Quant à l'article 38, devenu l'article L5421-4 du Code des transports, il prévoit, dans l'hypothèse de « *la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre* » que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité, en faisant la preuve de son absence de faute ou de la force majeure. A quoi s'ajoute que la réparation des dommages par le transporteur est soumise à une limitation de responsabilité, comme le prévoit l'article 40 de la loi du 18 juin 1966, devenu l'article L5421-5 du Code des transports. Enfin, l'action en responsabilité est soumise à une courte prescription de deux ans, aux termes de l'article L5421-6 du Code des transports.

Une loi spéciale, la loi du 13 juillet 1992, issue de la transposition de la directive du 16 juin 1990, loi « *fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours* », institue cependant, en son article 23, devenu l'article L.221-16 du Code de tourisme, une responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière, relativement à la « *bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ces obligations*

¹ Voir DMF, avril 2012, n° spécial, « Croisière maritime ».

soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci ».

La Cour de cassation avait jugé que l'articulation des textes devait s'opérer en direction de l'application de l'article 23 de la loi du 13 juillet 1992, dès lors que le contrat se réfère à cette loi, et que la prestation peut se rattacher à la vente d'un forfait touristique, comme l'a rappelé la Cour de cassation dans un arrêt récent². Désormais, comme on l'a vu, seul ce texte est applicable aux dommages subis par le croisiériste.

Pour autant, on peut se demander si seul l'organisateur de croisière doit répondre des dommages que peut subir le passager au cours de la traversée. Diverses autres personnes interviennent à l'opération de transport et le fait générateur des dommages peut se rattacher à l'intervention d'une de ces personnes, que je qualifierai de tiers.

Le navire le plus souvent est affrété. Il peut être atteint de vices. Il navigue grâce à la délivrance de certificats par une société de classification. La navigation est placée sous la responsabilité du capitaine. Le navire doit-il accoster ou appareiller qu'interviennent pilote et remorqueur. Il peut encore entrer en collision avec un autre navire, au cours de la croisière. Et, incidemment, le navire effectuera ses manœuvres, sur la foi des instructions des autorités portuaires et du balisage mis en place par l'Etat. Enfin, certaines opérations seront le fait d'outillages actionnés par une personne chargée d'une mission de service public industriel et commercial, pouvant être à l'origine d'un préjudice pour le passager.

Autant de situations particulières, autant de responsables potentiels des dommages subis par le croisiériste. Ce sont les dommages causés par les tiers, autrement dit les personnes autres que l'organisateur de croisière, que je vais étudier. Ces dommages peuvent se rattacher soit au navire lui-même, soit à un accident de navigation, soit encore à un travail public.

I. Le navire

Il s'agit ici de désigner les divers intervenants à l'opération de transport dont la responsabilité peut être recherchée par le croisiériste, si les dommages subis sont en relation avec l'état du navire. La démocratisation des croisières s'est accompagnée d'une course au gigantisme des paquebots³. La sécurité des navires joue donc un rôle primordial.

Seront envisagées la responsabilité de l'armateur non propriétaire, de l'armateur propriétaire, et de la société de classification.

² Civ. 1^{ère}, 15 décembre 2011, pourvoi n° 10-10585, à publier au bull. ; RD transp. 2012, n° 5, obs. M. Ndendé ; RCA 2012, n° 68, obs. L. Bloch ; DMF 2012.356, obs. M. Le Bihan-Guenole ; voir aussi, Civ. 1^{ère}, 18 oct. 2005, Bull. I, n° 376 ; DMF 2006, p. 243, note H. Tassy ; D. 2007, p. 111, obs. H. Kenfack.

³ Voir A. Sam-Lefebvre, Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers, DMF 2012.338.

A. L'armateur non propriétaire

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 3 janvier 1969, devenu l'article L5411-1 du Code des transports, l'armateur est « *celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire* ».

La doctrine admet que, malgré la conclusion d'un contrat de transport, l'ayant droit aux marchandises peut rechercher la responsabilité délictuelle de l'armateur⁴. La doctrine rapporte un arrêt de la Cour de cassation dans lequel elle a approuvé les juges d'avoir déclaré recevable l'action délictuelle formée par un affréteur à temps à l'encontre du fréteur initial du navire, avec lequel il n'entretenait pas de relations contractuelles⁵. La Cour de cassation, dans cet arrêt, a jugé qu'« *un même fait, susceptible de constituer un manquement à une obligation existant entre deux parties liées par un contrat, peut être, au regard des tiers étrangers au contrat, une faute quasi-délictuelle engageant la responsabilité de son auteur* ». Le manquement de l'armateur, en l'espèce, avait consisté en un défaut d'entretien du navire.

La solution peut, sans conteste, être étendue au passager, qui peut être admis à rechercher la responsabilité délictuelle de l'armateur. L'hypothèse est directement envisagée par MM. Bonassies et Scapel qui affirment que « *même dépourvu d'une action contractuelle contre l'armateur de croisières, le croisiériste n'en conserverait pas moins le droit d'agir contre lui en responsabilité extra-contractuelle, en fondant son action soit sur la qualité de gardien de navire de l'armateur, soit sur la faute commise par celui-ci ou l'un de ses préposés* »⁶.

Reste à identifier la personne qui revêt la qualité d'armateur.

L'armateur n'est pas nécessairement le propriétaire du navire et divers contrats emportent transfert de la qualité d'armateur, laquelle résulte, le plus souvent de la conclusion d'un contrat d'affrètement⁷.

Il peut s'agir d'abord d'un contrat d'**affrètement « coque-nue »**. Le propriétaire met alors à la disposition de l'affréteur le navire sans équipage, pour une certaine période. L'armateur-affréteur exploite le navire et recrute lui-même le capitaine et l'équipage. Mais le fréteur doit mettre à la disposition de l'affréteur un navire « *en bon état de navigabilité* » (art. 25 du décret du 31 décembre 1966) ; il doit aussi assurer les réparations et les remplacements « *dus au vice propre du navire* » (art. 26 du décret du 31 décembre 1966). Réciproquement, l'affréteur doit assurer « *l'entretien du navire et les réparations et remplacements* » autres que ceux dus à un vice propre du navire.

L'**affrètement à temps** ne transfère normalement pas la qualité d'armateur, sauf stipulation contraire à la charte-partie, prévoyant le transfert de l'entière maîtrise de l'exploitation du navire. On parle alors d'affrètement avec demise.

⁴ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 858.

⁵ Com. 16 janvier 1973, navire *Ragnhild Broving*, Bull. IV, n° 28 ; DMF 1973.337, obs. R. Achard ; voir aussi, Com. 2 avr. 1996, navire *Silke*, Bull. IV, n° 101 ; DMF 1996.702, rapp. J.-P. Rémerly ; D. 1996.559, note Ph. Delebecque.

⁶ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 1271.

⁷ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ 2006, n° 275.

La qualité d'armateur peut aussi être éclatée⁸. L'hypothèse se rencontre dans l'**affrètement à temps**. En cette occurrence, le fréteur ne transfère que la gestion commerciale du navire, ce qui permet à l'affrèteur de conclure les contrats afférents à l'utilisation du navire. Le fréteur conserve donc la gestion nautique du navire, comme le prévoit l'article 20 du décret du 31 décembre 1966, ce qui recoupe la direction de l'équipage et la gestion technique du navire, en vue du maintien de sa bonne navigabilité. En particulier, le fréteur à temps demeure le commettant du capitaine. La Cour de cassation a ainsi jugé que *« dans l'affrètement à temps, la qualité d'armateur, qui appartient à celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire, se trouve partagée entre le fréteur, qui conserve la gestion nautique de son navire, et l'affrèteur, qui en a la gestion commerciale »*⁹.

Enfin, la gestion nautique du navire peut avoir fait l'objet d'un contrat particulier (*ship management*), par l'effet duquel un tiers en assume la responsabilité. Suivant la doctrine, le *ship manager* *« agit pour le compte de l'armateur »*, de sorte que ce dernier *« ne saurait se dérober à ses obligations »*¹⁰.

On peut aussi concevoir la conclusion d'un **affrètement au voyage**. Par principe, le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire, comme le prévoit l'article 7 du décret du 31 décembre 1966. Il doit aussi fournir un navire en bon état de navigabilité et maintenir cette navigabilité en cours de voyage (art. 6 du décret du 31 décembre 1966). La doctrine y voit une obligation essentielle, dont le fréteur ne peut donc s'affranchir¹¹. Le fréteur conserve donc la qualité d'armateur.

Dans l'ensemble de ces hypothèses, l'armateur non propriétaire, comme le précise la doctrine, est, en sa qualité d'exploitant du navire, *« pleinement responsable envers les tiers non seulement des conséquences de ses fautes personnelles, mais aussi des dommages causés par le fait du navire, dont il devient gardien, ou de ceux causés par la faute du capitaine et autres préposés »*¹².

A partir de ces principes, on peut donc admettre que le passager, tiers au contrat d'affrètement conclu, puisse rechercher la responsabilité de l'armateur.

La première hypothèse de responsabilité de l'armateur, est celle où il sera recherché en sa qualité de gardien du navire, sur le fondement de l'article 1384, al. 1^{er} du Code civil. Elle est envisagée en doctrine, comme on l'a vu¹³.

La deuxième hypothèse est celle où l'armateur est recherché en qualité de commettant de ses préposés, c'est-à-dire du capitaine et de l'équipage.

La dernière hypothèse est celle d'un défaut du navire.

Il faut considérer cependant que lorsque la responsabilité de l'armateur est recherché en qualité de gardien du navire, il appartiendra à la victime d'établir le rôle instrumental du

⁸ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 277 s.

⁹ Com. 26 octobre 1999, navire *Fatima*, Bull. IV, n° 197 ; DMF 2000.111, rapport J.-P. Rémy et note I. Cordier.

¹⁰ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 279.

¹¹ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, n° 764.

¹² P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 280.

¹³ Voir Y. Tassel, *JCL Transport*, fasc. 1225, n° 45.

navire dans la survenance de son dommage. En effet, au regard du passager, le navire est une chose inerte. Le passager devra donc rapporter le mauvais état du navire, c'est-à-dire son défaut d'entretien ou son vice propre.

Si un affrètement coque-nue a été conclu, le passager pourra ainsi agir à l'encontre de l'armateur-affrèteur, s'il n'a pas pourvu aux diligences nécessaires, c'est-à-dire n'a pas procédé à l'entretien du navire et aux réparations et remplacements nécessaires, non dus à un vice propre du navire.

Si un affrètement à temps a été conclu, il pourra se retourner contre l'affrèteur qui a la gestion nautique du navire et donc la qualité d'armateur.

En présence d'un contrat d'affrètement au voyage, il pourra rechercher la responsabilité du frèteur, qui conserve la qualité d'armateur. Et si le frèteur est lui-même affrèteur à temps, il pourra rechercher la responsabilité du frèteur à temps.

Enfin, si un contrat de gestion technique a été conclu, il pourra se retourner au choix contre l'armateur ou contre le gestionnaire, lequel, par l'effet du principe de l'unité de la faute civile, engage sa responsabilité envers les tiers.

Il reste que les relations entre le frèteur et l'affrèteur sont soumises à un régime de responsabilité spécifique. Et les parties sont libres d'aménager contractuellement la responsabilité du frèteur ou de l'armateur¹⁴.

Toute la question est alors de savoir si le régime qui régit les relations contractuelles qui unissent le frèteur à l'affrèteur, ainsi que les clauses aménageant la responsabilité du frèteur sont opposables aux tiers. On peut considérer que le tiers, s'il invoque une faute, invoque nécessairement un manquement contractuel. Dans cette mesure, le tiers et donc le passager, ne peut agir à l'encontre du frèteur que dans les limites fixées par le contrat. Mais l'on peut aussi considérer que le contrat, pour le tiers, est *res inter alios acta*, de sorte qu'il peut se placer sur terrain du droit commun de la responsabilité. Une application stricte du principe de l'effet relatif des conventions conduit donc à priver l'armateur du droit d'invoquer le régime spécifique régissant le contrat d'affrètement, voire les clauses aménageant sa responsabilité. La Cour d'appel de Rouen l'a admis dans un arrêt du 6 février 1982¹⁵.

On peut douter cependant de la solution si l'armateur revêt aussi la qualité de transporteur. En effet, l'article 42 de la loi du 18 juin 1966, devenu l'article L5421-7 du Code des transports, dispose que les actions à l'encontre du transporteur, « à quelque titre que ce soit », sont soumises au régime de responsabilité. Dans l'hypothèse voisine du transport de marchandise, la doctrine a fait part de ses doutes¹⁶. MM. Bonassies et Scapel affirment cependant que le législateur a entendu protéger les « *opérateurs maritimes* », au biais d'exceptions et de limitations de responsabilité, il n'en demeure pas moins que « *ce n'est pas en tant que transporteur que le frèteur est assigné, mais en tant qu'armateur responsable tant de ses fautes que des fautes de ses préposés, comme aussi du fait du navire* ». La remarque peut, bien-sûr, être étendue à l'action en responsabilité du passager.

¹⁴ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 777.

¹⁵ *Kenosha*, DMF 1982.669, note R. Achard.

¹⁶ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 859.

B. Propriétaire non armateur

Comme le souligne la doctrine, le propriétaire non armateur est « *dégagé de toutes les conséquences de l'exploitation du navire* »¹⁷. Sa responsabilité n'est cependant pas à exclure totalement. Il en est ainsi, en particulier, de la circonstance qu'il a mis à la disposition de l'armateur un navire affecté d'un défaut de navigabilité. L'hypothèse se rencontre notamment lorsqu'un affrètement coque-nue a été conclu.

Comme l'exprime la doctrine, « *s'il a frété (loué) coque-nue un navire affecté d'un élément d'innavigabilité (système de gouvernail en mauvais état) par manque de diligence, sa responsabilité pourra incontestablement être mise en cause par les tiers* »¹⁸.

Autrement dit, le passager pourra d'abord agir à l'encontre du propriétaire du navire, en présence d'un vice propre du navire.

C. La société de classification

Il importe de rappeler que la classification est « *l'examen et la cotation technique dont un navire est l'objet, du fait d'une société privée* »¹⁹.

La société de classification intervient lors des travaux de construction du navire, pour vérifier, au moyen d'inspections, notamment le respect de diverses normes de sécurité. Elle délivre une classe ou une cote au navire, suivant son niveau de conformité au règlement établi par la société de classification. Le maintien de cette cote est soumis à des visites annuelles, permettant de vérifier que le navire répond aux normes de fiabilité et de sécurité établies par la société de classification.

Le rôle des sociétés de classification est de première importance, en ce qu'elles permettent aux intervenants à l'opération de transport de s'assurer de l'état de navigabilité du navire, en vue de son utilisation pour le transport de marchandise ou de passagers. La classification se présente ainsi comme un outil de prévention des accidents de mer.

Une société de classification peut engager sa responsabilité à l'égard des tiers. L'hypothèse type est celle de l'armateur qui a acquis un navire atteint d'un vice, malgré la délivrance d'une cote²⁰.

Mais il est aussi envisageable que les victimes d'un dommage causé par le navire recherchent la responsabilité de la société de classification, si ce dommage trouve son origine dans un vice non décelé.

Il est désormais admis en jurisprudence qu'une société de classification, à raison de sa faute simple, engage sa responsabilité envers les tiers²¹. Dans cet arrêt, la Cour de cassation a jugé que les assureurs de la cargaison, perdue à la suite du naufrage du navire, pouvaient

¹⁷ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 282.

¹⁸ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 282.

¹⁹ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 198.

²⁰ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 204.

²¹ Civ. 1^{ère}, 27 mars 2007, Bull. I, n° 132, navire *Wellborn*, DMF 2007.750, obs. P. BONASSIES.

rechercher la responsabilité de la société de classification, en raison de la faute qu'elle a commise pour avoir délivré des certificats de navigabilité, malgré l'état de délabrement du navire.

En outre, la Cour de cassation s'est prononcée sur la loi applicable au dommage. Elle a jugé que « *la loi applicable à la responsabilité extracontractuelle est celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'est produit* », qu' « *en cas de délit complexe, ce lieu s'entend aussi bien de celui du fait générateur du dommage que du lieu de réalisation de ce dernier* » et que « *le lieu de réalisation du dommage étant fortuit, il convient de rechercher le lieu du fait générateur* ». Elle a ainsi approuvé les juges du fond d'avoir fait application de la loi française, la société de classification ayant le siège de son activité en France, le règlement établi en vue de la délivrance de la classe ayant été élaboré en France et la décision de délivrance de la classe étant prise au siège de la société de classification, de sorte que la loi française présentait les liens les plus étroits avec le fait générateur du dommage.

La faute simple engage donc la responsabilité de la société de classification et non pas sa faute lourde, comme en avaient décidé diverses juridictions du fond²².

La solution peut être étendue aux dommages subis par les passagers ou leurs ayants droit en cas d'accident de navigation, si, par exemple, il a pour origine un défaut du navire, non décelé par la société de classification, lors de la surveillance des travaux de construction du navire ou des visites de contrôle du navire.

Tout aussi bien, on peut envisager que la société de classification engage sa responsabilité pénale. La Cour d'appel de Douai, dans un arrêt du 6 juillet 1978 avait ainsi retenu la responsabilité pénale de la société de classification, du fait des fautes commises par un ingénieur dans la réalisation de l'étude de stabilité préalable à la délivrance de l'autorisation d'exploitation. La Cour de cassation avait rejeté le pourvoi contre cet arrêt²³.

Enfin, le passager devra veiller à saisir le juge compétent. En effet, si la société de classification a accompli une mission de service public administratif, le juge compétent sera le juge administratif. Il en est ainsi de la « *réalisation fautive d'une mission de certification exercée en vertu d'un agrément du ministre chargé de la marine marchande pour l'exécution même, avec des droits exclusifs, du service public administratif de mise en œuvre du contrôle préalable à la délivrance ou au maintien des titres de sécurité et de prévention de la pollution exigés des navires français* »²⁴.

II. Accidents de navigation

Les dommages subis par un passager peuvent aussi trouver leur origine dans un accident de navigation. Un tel accident peut être causé par la faute du capitaine. Il peut intervenir à l'occasion d'une opération d'assistance, de remorquage ou de pilotage. Il peut découler d'un abordage. Il peut découler des mauvaises instructions de la capitainerie, lors des manœuvres d'accostage. Enfin, on peut s'interroger sur la responsabilité de l'Etat relativement aux opérations de secours.

²² Voir P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ 2006, n° 204.

²³ Crim. 30 mai 1980, *Cap-de-la-Hague*, DMF 1981, obs. Ph. Boisson et E. Langavant.

²⁴ Com. 14 décembre 2010, Bull. IV, n° 200, RD transp. 2011, n° 48, obs. M. Ndendé ; DMF 2011, HS n° 15, n° 30, obs. Ph. Delebecque.

A. Le capitaine

Le plus souvent l'accident de navigation est le résultat d'une faute commise par le capitaine. L'affaire du Concordia en est l'illustration.

Le capitaine est le préposé de celui qui a la gestion nautique du navire, c'est-à-dire le plus souvent de l'armateur. Le principe a été posé par le célèbre arrêt *Lamoricrière*, rendu le 18 juin 1951²⁵. Le principe découle désormais de l'article 3 de la loi du 3 janvier 1969, devenu l'article L5412-1 du Code des transports, qui énonce que l'armateur « *répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun* ». A l'évidence, le capitaine est un préposé de l'armateur.

En principe, suivant les dispositions de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969, devenu l'article L5412-2, al. 2 du Code des transports, le capitaine « *répond de toute faute dans l'exercice de ses fonctions* ».

On peut donc envisager que la responsabilité du capitaine soit directement recherchée par le passager, si sa faute est rapportée.

Il reste que la responsabilité du capitaine, pris en qualité de préposé de l'armateur, doit se concilier avec les règles dégagées en jurisprudence et relatives à la responsabilité du préposé.

Dans l'arrêt *Costedoat* rendu le 23 février 2000, la Cour de cassation, réunie en Assemblée plénière, a jugé que « *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 confiée* »²⁶.

Le capitaine étant un préposé, il échappe donc à toute responsabilité personnelle s'il a agi dans le cadre de la mission qui lui a été confiée, malgré les termes de l'article 5 de la loi du 3 janvier 1969. Il n'engage donc pas sa responsabilité délictuelle envers les tiers²⁷.

L'immunité du préposé est cependant écartée s'il a commis une infraction pénale²⁸, sinon une faute intentionnelle²⁹. Il faut donc considérer que le capitaine, s'il a commis une infraction qui a causé un dommage à un tiers, engage sa responsabilité personnelle. La Cour de cassation en a décidé ainsi dans un arrêt du 13 mars 2007³⁰.

Il n'en demeure pas moins que le commettant doit répondre de la faute de son préposé.

Autrement dit, si l'accident dont le passager a été victime procède d'une faute du capitaine ou d'un membre d'équipage, le passager pourra rechercher la responsabilité de l'armateur affréteur.

Telle est la situation de l'affrètement coque-nue.

²⁵ D. 1951.717, note G. Ripert.

²⁶ Ass. plén. 23 février 2000, Bull., n° 2.

²⁷ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 296 s.

²⁸ Ass. Plén. 14 décembre 2001, D. 2002.345, note J. Julien ; JCP 2002. II. 10026, note M. Billiau.

²⁹ Civ. 2^{ème}, 20 décembre 2007, Bull. II, n° 274 ; Civ. 2^{ème}, 21 février 2008, pourvoi n° 06-21182.

³⁰ Crim. 13 mars 2007, pourvoi n° 06-85422, DMF 2007.881, obs. P. Bonassies.

Il pourra encore, dans l'hypothèse d'un affrètement au voyage, rechercher la responsabilité du fréteur, qui conserve la gestion nautique du navire.

Si le navire a fait l'objet d'un affrètement à temps, l'hésitation demeure permise. Normalement, le passager pourra se retourner contre le fréteur, qui n'a pas transféré la gestion nautique du navire. Mais si l'accident se rattache à une opération ressortissant à la gestion commerciale du navire, il pourrait aussi se retourner contre l'affréteur. Eu égard aux critiques doctrinales³¹, il n'est pas à exclure qu'il puisse aussi se retourner contre le fréteur.

B. L'assistance

L'assistance est régie par la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

L'assistant a normalement droit à une rémunération, comme le prévoient les articles 12 et s. de la Convention de 1989. Toute rémunération est cependant exclue en cas de « sauvetage de personne », comme le prévoit l'article 16 de la Convention.

L'assistant est tenu de diverses obligations. En particulier, suivant l'article 8-1, a), il a l'obligation d' « *effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu* ».

La Convention envisage l'hypothèse de la faute commise par l'assistant, en son article 18, mais en limite les effets au seul paiement dû à l'assistant, dont il peut être privé en totalité ou en partie.

Il est possible de s'interroger sur la question de savoir si l'assistant peut engager sa responsabilité à raison de sa faute.

Une interprétation littérale de l'article 18 de la Convention de 1989 conduit à écarter toute action en responsabilité, la seule conséquence de la faute commise par l'assistant étant sa privation de tout ou partie de sa rémunération.

Une interprétation plus souple devrait permettre à l'assisté de rechercher la responsabilité de l'assistant.

En effet, la Convention de 1989 a aussi en vue la conclusion d'un contrat d'assistance. Son article 6-2 énonce que « *le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire* ».

Si une convention se forme entre l'assistant et l'assisté, rien ne semble devoir interdire à l'assisté de rechercher la responsabilité contractuelle de son cocontractant s'il a commis une faute.

La Cour de cassation a d'ailleurs admis au regard des dispositions de droit interne, que « *l'armateur peut conclure soit un contrat d'assistance maritime, soit un contrat de droit commun comme une convention de location* »³². On précisera, à cet égard, que l'article 6, § 1 de la Convention de 1989 énonce : « *La présente Convention s'applique à toute opération*

³¹ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ 2006, n° 278.

³² Com. 14 décembre 2010, *Vaeana II*, pourvoi n° 09-72055.

d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement ».

On pourrait alors admettre que les tiers à cette convention puisse rechercher la responsabilité de l'assistant, en cas de faute commise par ce dernier, en application du principe de l'unité de la faute civile. Telle pourrait être la situation du passager.

C. Le remorquage

On distingue classiquement entre le remorquage en haute-mer et le remorquage portuaire. Le contrat de remorquage est considéré en doctrine comme un contrat spécial, tout au moins lorsqu'il porte sur un navire³³. La loi opère une distinction selon qu'il s'agit d'un remorquage en haute-mer ou d'un remorquage portuaire.

S'agissant du remorquage portuaire, il importe encore d'opérer une distinction selon que les parties ont ou non conclu une convention.

Le principe est celui de la responsabilité exclusive du navire remorqué. L'article L5342-1 du Code des transports énonce ainsi que les opérations de remorquage « *s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué* » et que « *Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur* ».

La loi renvoie aussi à la convention des parties. L'article L5342-2 du Code des transports prévoit ainsi que « *Les parties peuvent, par convention écrite expresse, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations. En ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué* ».

Si le passager subit un dommage pendant les opérations de remorquage portuaire, il ne pourra donc, sauf convention contraire, se retourner que contre le « *navire remorqué* », c'est-à-dire son armateur ou son propriétaire. Inversement, si la responsabilité a été transférée au remorqueur, il pourra, à l'évidence, se retourner contre ce dernier.

On peut se demander si en l'absence d'un tel transfert de responsabilité, il pourrait éventuellement invoquer la faute du remorqueur. Une interprétation stricte de la disposition légale semble devoir l'interdire, puisque le texte permet seulement au navire remorqué d'invoquer la faute du remorqueur. Mais, on peut aussi considérer que le texte ne peut tenir en échec la règle, posée par le Conseil constitutionnel selon laquelle « *nul n'ayant le droit de nuire à autrui, en principe tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer* »³⁴.

Dans cette mesure, le passager serait donc admis à rechercher la responsabilité du navire remorqueur, à la condition de rapporter sa faute. On décide alors que le régime légal s'impose au passager. La Cour de cassation l'a admis dans un arrêt en date du 6 juin 2000³⁵.

³³ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ 2006, n° 700.

³⁴ Déc. n° 82-144 DC du 22 oct. 1982, loi relative au développement des institutions représentatives du personnel: D. 1983, p. 189, note F. Luchaire; Gaz. Pal. 1983.I, p. 60, obs. F. Chabas.

³⁵ Com. 6 juin 2000, *Danièle Casanova*, pourvoi n° 97-20507 ; DMF 2000.897, note Ph. Delebecque ; DMF 2001, HS n° 5, n° 68, obs. P. Bonassies.

Dans cet arrêt, la Cour de cassation a d'abord approuvé les juges du fond d'avoir admis que le passager du navire remorqué pouvait agir en responsabilité contre le navire remorqueur. La Cour de cassation a refusé de considérer que le passager ne pouvait agir que sur le terrain du contrat de transport. La Cour de cassation a ensuite, visant l'article 26 de la loi du 3 janvier 1969, approuvé les juges d'avoir imputé au remorqueur une faute, déduite d'une rupture du circuit hydraulique du croc de remorque. Autrement dit, la Cour de cassation a décidé que le passager pouvait agir à l'encontre du remorqueur sur le fondement des dispositions légales régissant l'opération de remorquage. Dans un arrêt en date du 8 juillet 2003, la Cour de cassation a réaffirmé que les dispositions légales s'appliquaient aux dommages subis par les tiers³⁶.

La solution a été critiquée, compte tenu du caractère contractuel du régime de responsabilité instituée par les textes³⁷. En effet, la Cour de cassation, réunie en Assemblée plénière, a jugé dans un arrêt du 26 mars 1999 que ces règles étaient supplétives de la volonté des parties³⁸. En particulier, les parties peuvent faire la réserve de la seule faute lourde et personnelle du remorqueur.

Dans une telle hypothèse, on peut se demander si une telle clause est opposable au passager, considéré comme un tiers. Du moment que remorqueur et remorqué sont contractuellement liés, le passager qui agit en responsabilité à l'encontre du remorqueur, invoque la faute commise dans l'exécution de ce contrat par le remorqueur, faute de nature délictuelle à son égard. Mais, suivant la jurisprudence de la Cour de cassation, le tiers au contrat « *peut invoquer un manquement contractuel* »³⁹. Un manquement contractuel, peut-on considérer, doit nécessairement résulter de la commission d'une faute lourde, exigée par le contrat. Le passager devrait donc faire la démonstration de la faute lourde du remorqueur.

Mais, dans un arrêt du 21 mars 2006⁴⁰, la Cour de cassation a jugé que « *les responsabilités encourues à la suite de l'abordage d'un navire tiers par un navire remorqué doivent être recherchées en faisant application, quel qu'ait pu être l'événement ayant entraîné l'opération de remorquage ou encore la convention passée entre le navire remorqueur et le navire remorqué, des présomptions de fautes édictées aux articles 26 et suivants de la loi du 3 janvier 1969 concernant les opérations de remorquage* ».

Les tiers peuvent donc invoquer les présomptions de responsabilité issues des dispositions légales relatives aux opérations de remorquage, malgré toute convention contraire conclue entre le navire remorqueur et le navire remorqué. Par suite, le passager devrait pouvoir se contenter, dans toutes les hypothèses, d'invoquer la faute simple du navire remorqueur.

S'agissant du remorquage en haute-mer, la loi pose les mêmes mais en les inversant. C'est le remorqueur qui répond des opérations de remorquage, sauf convention contraire.

³⁶ Com. 8 juillet 2003, *Moussaillon*, Bull. IV, n° 122 ; DMF 2003. 67, rapp. De Monteynard, note I. Cordier ; DMF HS n° 8, n° 74, obs. P. Bonassies.

³⁷ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, n° 707.

³⁸ Ass. Plén. 26 mars 1999, *Dragor Maersk*, Bull., n° 2 ; DMF 1999.517, obs. P. Bonassies ; D. 1999.369, note Ph. Delebecque.

³⁹ Ass. Plén. 6 octobre 2006, Bull., n° 9.

⁴⁰ *Le Noroît*, Bull. IV, n° 73.

D. Le pilotage

Il importe de faire le départ entre le pilotage portuaire et le pilotage hauturier.

La loi oblige tout navire à recourir aux services d'un pilote, pour les manœuvres d'entrée et de sortie d'un port⁴¹. La présence à bord du pilote ne dispense pas le capitaine de son obligation de conduire personnellement le navire.

La loi institue une quasi-immunité au bénéfice du pilote. Ainsi, l'article 18 de la loi du 3 janvier 1969 prévoit : « *Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage* ». Suivant la doctrine, la règle s'impose même si le pilote a commis une faute grave. Elle devrait cependant être écartée si le pilote a commis une faute intentionnelle⁴².

Le passager serait donc, en cas de faute intentionnelle imputable au pilote lors des manœuvres portuaires, admis à rechercher sa responsabilité.

En revanche, le pilotage en haute-mer n'est pas obligatoire et n'est donc soumis à une aucune disposition légale impérative. Les parties sont liées par le contrat conclu. Le plus souvent un tel contrat prévoit une clause de non-responsabilité au bénéfice du pilote et de la société de pilotage. Il en est ainsi du contrat rédigé par la société « *Le pilotage hauturier* »⁴³. Le pilote et la société de pilotage engagent cependant leur responsabilité en cas de faute lourde commise par le pilote. Suivant la doctrine une telle clause n'est pas opposable aux tiers⁴⁴.

Le passager, tiers à ce contrat, pourrait donc invoquer la faute du pilote, s'il a subi un dommage qui se rattache aux opérations de pilotage.

E. L'abordage

Prima facie, l'abordage résulte du heurt entre deux navires. La loi définit cependant de façon extensive la notion. L'article 6 de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, devenu l'article L5131-7 du Code des transports, prévoit ainsi que le régime de l'abordage trouve à s'appliquer « *à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation es règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses et personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage* ». Par exemple, il y a abordage du fait des remous provoqués par un navire. La Cour de cassation a encore admis, de la façon la plus large, que le dommage provoqué par le mouillage accidentel de l'encre d'un navire qui a arraché une canalisation de gaz, provoquant ainsi une explosion à l'origine de la mort d'un membre de l'équipage d'une embarcation assistant le navire lors de son amarrage, était soumis au régime de l'abordage⁴⁵.

La loi envisage directement l'hypothèse du dommage subi par une personne à bord du navire abordé du fait de l'abordage. Ainsi l'article 4 de la loi de 1967, devenu l'article L5131-4 du Code des transports envisage, en présence d'une « *faute commune* », les dommages

⁴¹ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 713.

⁴² P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 716.

⁴³ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 721.

⁴⁴ P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, n° 721.

⁴⁵ Com. 7 avril 1987, navire *Ginousse*, Bull. IV, n° 87.

causés aux « *effets ou autres biens [...] des passagers ou autre personnes se trouvant à bord* ». Le même article envisage encore la responsabilité solidaire des navires « *à l'égard des tiers, pour les dommages causés par morts ou par blessure* ». De même, l'article 6 de la loi de 1967, devenu l'article L5131-7 du Code des transports vise les dommages subis par les « *personnes se trouvant à [...] bord [du navire abordé]* ».

Mais le régime de responsabilité est très spécifique. Ainsi, la responsabilité du navire abordeur implique la démonstration de sa faute, dont il répond à proportion de sa gravité, en présence d'une faute commune aux deux navires⁴⁶. Mais si la faute du navire abordeur ne peut être établie, c'est-à-dire, selon l'article 2 de la loi de 1967, devenu l'article L5131-3, al. 2 du Code des transports, si l'abordage est « *fortuit* » ou est « *dû à un cas de force majeure* », ou encore « *s'il y a doute sur les causes de l'accident* », il ne répond pas des dommages entraînés par l'abordage.

Le passager du navire abordé, s'il a subi un dommage à la suite d'un abordage, pourra donc rechercher la responsabilité du navire abordeur, mais devra démontrer sa faute.

En cas de « *faute commune* », il pourra encore exercer une action en responsabilité à l'encontre du navire abordeur, qui ne répondra du dommage qu'à proportion de la gravité de sa faute. Mais, dans l'hypothèse d'un dommage corporel, les deux navires seront solidairement tenus à réparation.

Enfin, l'action de la victime est enfermée, aux termes de l'article 7 de la loi de 1967, devenu l'article L5131-6 du Code des transports, dans une courte prescription d'une durée de deux ans.

La Cour de cassation considère que le régime de l'abordage est exclusif du droit commun de la responsabilité civile⁴⁷.

En particulier, le passager ne saurait invoquer la responsabilité objective du fait des choses dont on la garde. Dans un arrêt récent, la Cour de cassation a ainsi jugé que « *la responsabilité pour abordage a pour fondement la faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde* »⁴⁸.

Cependant, la victime est admise à rechercher la responsabilité du commettant si l'abordage a pour origine la faute commise par l'un de ses préposés. La Cour de cassation, dans un arrêt du 24 janvier 2006⁴⁹ a ainsi jugé que, « *le chapitre premier de la loi du 7 juillet 1967, qui s'impose au juge pour l'identification du navire responsable des dommages causés par un abordage, n'exclut pas l'application des règles gouvernant la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés, pour la fixation de la contribution à la dette* ».

⁴⁶ Art. 3 et 4 de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, devenus les articles L5131-3 et L5131-4 du Code des transports.

⁴⁷ Civ. 1^{ère}, 1^{er} avril 1999, navire *Horizon II*, Bull. II, n° 63 ; DMF 2000. 315, obs. Ph. DELEBECQUE ; Com. 18 mars 2008, Bull. IV, n° 63, DMF 2008.667, obs. P. BONASSIES et Ph. DELEBECQUE.

⁴⁸ Com. 5 octobre 2010, remorqueur *Tatou II*, Bull. IV, n° 147.

⁴⁹ Com. 24 janvier 2006, navires *Aura* et *Passion*, Bull. IV, n° 14 ; A. VIALARD, Abordage en Manche, débordement juridique, RCA 2006. Et. 6 ; DMF 2006. 1003, obs. O. RAISON ; DMF HS n° 11, juin 2007, n° 52, obs. P. BONASSIES.

F. Accostage

Les autorités portuaires peuvent commettre des fautes à l'occasion des ordres donnés au cours des manœuvres d'accostage⁵⁰. L'Etat engage ainsi sa responsabilité à raison des dommages survenus à un navire qui, alors le capitaine avait été autorisé à emprunter le chenal, et pour éviter la collision avec un voilier, a heurté une jetée, ce qui révèle une insuffisance de la surveillance exercée sur les mouvements des navires par les autorités chargées de la sécurité dans le port⁵¹.

Le passager pourrait donc rechercher la responsabilité de l'Etat devant le juge administratif pour une faute dans l'organisation du service.

G. Les opérations de secours.

Les opérations de secours sont organisées par l'Etat côtier si le navire subit un accident à proximité de ses côtes. Divers services sont en charge des secours aux navires en difficulté. On citera notamment les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Ces centres coordonnent les opérations de secours en application de la Convention SAR (*Search and Rescue*) de l'OMI signé à Hambourg le 27 avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985 (décret n° 85-580 du 5 juin 1985). Ces centres ont pour mission la coordination des secours en mer, à l'aide des moyens fournis l'Etat, dont notamment la Marine nationale

. Les opérations de secours en mer sont placées sous l'autorité du Préfet maritime. L'Etat peut aussi mettre en place un plan de secours, tel le plan ORSEC.

Il est envisageable que le passager puisse, si les secours ont été tardifs ou insuffisants, rechercher la responsabilité de l'Etat devant le juge administratif, pour une faute dans l'organisation du service.

III. Les dommages de travaux publics

Le croisiériste peut encore subir des dommages de travaux publics. Il importe de déterminer les personnes responsables et de s'arrêter sur le régime de responsabilité applicable. Les dommages de travaux publics produisent un effet attractif, qui débouche sur un régime de responsabilité favorable aux tiers.

A. L'effet attractif des dommages de travaux publics

La jurisprudence a précisé qu'il faut entendre par ouvrage public les installations « *tant fixes que mobiles dont l'ensemble constitue l'ouvrage public exploité par le port* »⁵².

Devant le juge administratif, en raison de la conception extensive de la notion de travaux publics, la victime peut invoquer la responsabilité du fait des dommages de travaux publics. En effet, sont assimilés à des dommages de travaux publics, les dommages imputables au « *fonctionnement du service utilisant un ouvrage public* »⁵³. A titre d'exemple, le Conseil

⁵⁰ CE 22 juillet 1977, *Soflumar*, n° 88020.

⁵¹ CE 28 mai 1982, *SNCF Sealink*, n° 23372.

⁵² CE 19 novembre 1954, *Blassiaux*, Lebon, p. 608.

⁵³ R. CHAPUS, *Droit administratif général*, tome 2, Montchrestien, 15^{ème} éd., 2001, n° 697.

d'Etat a considéré que le dommage résultant de la collision entre un navire et un remorqueur effectuant une manœuvre ordonnée par l'officier du port se rattache au « *fonctionnement de l'ouvrage public* »⁵⁴. Ainsi, le défaut de dragage constitue un dommage de travaux publics⁵⁵.

Si l'accident trouve son origine dans un défaut de signalisation ou de balisage, l'Etat engage normalement sa responsabilité. L'effet attractif de la notion de travaux publics joue encore.

Il importe de rappeler, à cet égard, que la sécurité de la navigation incombe à l'Etat, exerçant à ce titre la police de la signalisation maritime⁵⁶. L'Etat demeure comptable de la signalisation, même si l'ouvrage de signalisation appartient à une collectivité territoriale ou au concessionnaire de l'exploitation d'un port de plaisance ou encore à un Port autonome⁵⁷. Les défauts de signalisation ou de balisage sont considérés en jurisprudence comme un dommage de travaux publics.

Ainsi, le déplacement d'une bouée située à l'entrée d'un port a été considéré comme révélant un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public, qui engage la responsabilité de l'Etat à l'égard de l'exploitant du navire échoué et de ses assureurs⁵⁸. Mais l'administration n'est tenue de baliser que les voies navigables⁵⁹. La responsabilité de l'administration est cependant écartée si l'accident a pour seule origine une manœuvre imprudente du capitaine du navire⁶⁰.

B. Régime de responsabilité

1. Le juge compétent

S'agissant d'un ouvrage utilisé pour l'accomplissement d'un service public administratif, tous dommages qui procèdent du fonctionnement d'un service public administratif est considéré comme un dommage de travaux publics et, comme le précise le professeur Chapus « *quelle que soit la qualité de la victime* »⁶¹. Le juge compétent est donc le juge administratif.

S'agissant d'un outillage public, ressortissant au service public industriel et commercial, il importe de distinguer suivant que la victime est ou non usager du service public.

Il faut rappeler à cet égard que les ports autonomes, aux termes de l'article L. 111-1 du Code des ports maritimes, sont des établissements publics. En réalité, ils présentent un « *double visage* » en ce qu'ils accomplissent des missions de service public administratif et des missions de service public industriel et commercial⁶². Suivant la jurisprudence du Conseil d'Etat, se rattachent à l'accomplissement d'une mission de service public administratif les

⁵⁴ CE 27 novembre 1931, *Lemaire*, Lebon, p. 1049.

⁵⁵ CE 2 mars 1956, *Dupont*, Lebon, p. 106 ; CE 2 mars 1979, *Sté Soflumar*, n° 02413.

⁵⁶ R. Rezenhel, in *Droits maritimes*, Dalloz 2009/2010, n° 642.11.

⁵⁷ R. Rezenhel, in *Droits maritimes*, Dalloz 2009/2010, n° 642.12.

⁵⁸ CE 22 juin 1987, *Emeraude Ferries*, n° 49347.

⁵⁹ CE 21 février 1975, *Marquais*, n° 88498.

⁶⁰ CE 21 juillet 1972, *The Ocean steamship company*, n° 80200.

⁶¹ R. CHAPUS, *Droit administratif général*, tome 2, préc., n° 697.

⁶² R. Rezenhel, in *Droits maritimes*, Dalloz 2009/2010, n° 624.12 ; CE 17 avril 1959, *Abadie*, Lebon, p. 339, concl. Henry ; CE 26 juin 1974, *Port autonome de Marseille*, n° 85687.

« aménagements, l'entretien et la police des accès et des ouvrages du port »⁶³. Réciproquement, « l'exploitation de l'outillage public du port » ressortit à l'accomplissement d'une mission de service public industriel et commercial.

On considère cependant que les Grands ports maritimes, en raison de leurs missions essentiellement régaliennes, sont des établissements publics à caractère administratif⁶⁴.

Il est donc envisageable que la victime puisse rechercher la responsabilité du Port autonome à raison d'un défaut d'entretien de l'outillage public. Si elle revêt la qualité d'usager, elle devra porter son action devant le juge judiciaire et invoquer les règles de droit commun de la responsabilité civile⁶⁵.

Qu'en-est-il du passager ? A l'évidence, il n'est pas usager du service public industriel et commercial. Il est, en réalité, usager de l'ouvrage public. Le dommage subi se rattache donc à un dommage de travaux publics. Ainsi, les voisins d'une station de dégazage qui ne sont pas usagers du service public industriel et commercial, sont des tiers et doivent donc agir en responsabilité devant le juge administratif pour demander réparation des dommages résultant de l'exploitation de la station⁶⁶.

La situation du passager est identique. Si le dommage trouve son origine dans un outillage public, il est tiers par rapport au service public industriel et commercial. Il doit donc se tourner vers le juge administratif pour demander la réparation de ses dommages.

2. La présomption de responsabilité

Le régime de la réparation est gouverné par la distinction entre les dommages dits « accidentels » et les dommages dits « permanents »⁶⁷. Il convient encore de distinguer selon que la victime est usager de l'ouvrage public ou tiers.

S'agissant des dommages accidentels causés à un usager de l'ouvrage public, la responsabilité de la personne publique suppose que soit rapportée sa faute. Mais cette faute est présentée si la victime du dommage est un usager du service public. Dans une telle hypothèse, le dommage découle d'un « défaut d'entretien normal de l'ouvrage », suivant la formule couramment utilisée en jurisprudence. Il appartient donc à la personne publique d'établir l'entretien normal de l'ouvrage. Enfin, en présence d'un ouvrage dangereux par nature, la victime bénéficie d'un régime de responsabilité sans faute.

Le tiers à l'ouvrage public bénéficie d'un régime de responsabilité sans faute. On peut considérer que le passager est un tiers par rapport à l'ouvrage public.

⁶³ CE 26 juin 1974, *Port autonome de Marseille*, n° 85687.

⁶⁴ R. Rezenhel, in *Droits maritimes*, Dalloz 2009/2010, n° 623.12.

⁶⁵ TC 12 janvier 1987, *Société navale des chargeurs Delmas Vieljeux c. Port autonome de Dunkerque*, n° 2449, D. 1987. 707, note R. Rézenhel.

⁶⁶ Civ. 1^{ère}, 23 juin 1981, Bull. I, n° 230.

⁶⁷ R. CHAPUS, *Droit administratif général*, tome 2, préc., n° 791 s.

Conclusion :

Nombreuses sont donc les hypothèses dans lesquelles le croisiériste, victime d'un dommage au cours de la traversée peut rechercher la responsabilité d'un tiers. Confrontées au régime de responsabilité de plein droit qui pèse sur l'organisateur de croisière, les hypothèses peuvent paraître des hypothèses d'école. Il n'en est rien. En effet, ce n'est pas tout pour la victime de bénéficier de la responsabilité de plein droit de l'organisateur de croisière. Encore faut-il que le débiteur d'indemnité ainsi désigné soit solvable. Ce peut ne pas être toujours le cas. Il reste l'assureur. Mais il a pu limiter sa garantie. Il n'est donc pas sans intérêt pour le croisiériste de savoir que la sécurité de sa personne et de ses biens pendant la croisière n'incombe pas seulement à l'organisateur de la croisière.