

**Université de Nantes**  
**UFR de Droit et de Sciences Politiques**

**LA CATEGORIE JURIDIQUE DES  
ENGINS DE PLAGE**

**Mémoire de Master 1 Droit privé option Carrières Judiciaires**  
**Présenté par Jérôme HEILIKMAN**

**Sous la direction de Monsieur NDENDE**  
**Professeur de l'Université de Nantes**

**Année Universitaire 2008-2009**

"Il n'est rien de plus terrible que la mer pour dompter un homme."

Homère, l'Odyssée, VIII, 138, IX<sup>ème</sup> siècle

## **REMERCIEMENTS**

Je souhaite remercier vivement le Professeur Martin NDENDE, pour ses enseignements et ses conseils. Je remercie également les responsables du Centre de Droit Maritime et Océanique pour leurs démarches et leurs renseignements nécessaires à la réalisation de ce mini-mémoire.

## SOMMAIRE

<i>REMERCIEMENTS</i> .....	2
<i>SOMMAIRE</i> .....	3
<i>INTRODUCTION</i> .....	4
<i>PARTIE I De l'appréciation subjective du navire à la qualification objective de l'engin de plage</i> .....	9
<i>PARTIE II La détermination des règles et du régime de responsabilité applicables à l'engin de plage</i> .....	23
<i>CONCLUSION</i> .....	30
<i>BIBLIOGRAPHIE</i> .....	31
<i>GLOSSAIRE</i> .....	35
<i>ANNEXES</i> .....	37
<i>TABLE DES MATIERES</i> .....	43

## INTRODUCTION

Sur terre, existe trois catégories d'hommes, énonçait Aristote : « les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer ». En effet, la mer, élément indomptable, a toujours imposé le respect aux hommes et plus encore aux marins<sup>1</sup>. Pendant longtemps ils restèrent démunis face aux courroux des éléments et, ont humblement baptisé cette partenaire terrible et exigeante « leur fortune ».

Dans cet univers maritime, le navire est incontestablement le concept essentiel sur lequel repose la plus grande partie des notions et institutions contenues dans cette branche du droit régissant la mer et les activités qui s'y exercent. En effet, autour du navire, s'élaborent et gravitent les règles du droit maritime, dit « droit des contradictions » et pouvant être défini comme « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine, un système normatif conçu pour répondre à des questions dont la spécificité provient de l'hétérogénéité du volume sur et dans lequel il a vocation à s'appliquer<sup>2</sup> ».

Or, des siècles durant, le navire était davantage perçu que défini. Dans l'imaginaire populaire, le navire était à la fois une œuvre architecturale aux lignes élégantes, et une invitation au voyage et à l'exotisme. Si aujourd'hui, s'opère un décalage entre cet imaginaire populaire et la réalité, force est de constater que la notion de navire en elle-même n'a jamais été approfondie, tout au plus existe une impression du sens commun du navire.

En effet, selon Pierre BONASSIES « la notion de navire est multiple, essentiellement fonctionnelle »<sup>3</sup>. Dans l'esprit de chacun, un navire s'apparente à un bâtiment qui doit flotter et résister aux agressions de la mer, tout en étant apte à se mouvoir. Pour Julien BONNECASE<sup>4</sup>, « le navire se caractérise par son aptitude à tenir la mer et son affectation à un service de la mer ; le navire n'est pas autre chose que la prise en considération par le droit, du navire dans le sens matériel et technique du terme, c'est-à-dire en tant qu'instrument de domination de la mer ».

Pourtant, malgré ces apports doctrinaux, il n'existe aucune définition du navire dans les principaux textes fondateurs du droit maritime. Face à la difficile délimitation du concept du

---

<sup>1</sup> LE JOLIFF (M.), Contribution à l'étude du droit de la plaisance, Mémoire soutenu le 5 septembre 2002, Université de Nantes

<sup>2</sup>In BONASSIES (P.) et SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006 p. 1 n° 1

<sup>3</sup> Cass. Com 5 novembre 2003 « M. BODIN C/M. BUC et la CPAM des Pyrénées », DMF 2004 p 336.

<sup>4</sup> BONNECASE (J.), Traité de droit commercial maritime » Sirey 1923 n°217 et 219.

navire, la loi du 3 janvier 1967 et son décret d'application du 27 octobre 1967 sont venus fixer le statut des navires et des autres bâtiments de mer. Tout en organisant les règles d'individualisation et d'immatriculation du navire, ces textes esquissent une définition du navire comme un bâtiment affecté à la navigation maritime et apte à affronter les périls de la mer.

Fort de ces deux notions, le Doyen CHAUVEAU écrivait alors « Dans une lutte qu'il doit mener contre les éléments qui le dominent, le marin, si expérimenté qu'il soit, n'est jamais sûr de sortir vainqueur. Il ne peut lui être donné instruction sur la meilleure façon de mener ce combat ; c'est une question d'opportunité et de circonstance qui doit être laissée à son appréciation.<sup>5</sup> » Cette vision fataliste d'un combat inégal entre l'homme et la mer a persisté au fil des siècles. Néanmoins, les acteurs du droit maritime, tout au long de l'histoire de la navigation, se sont efforcés de rendre leurs navires capables d'affronter ces dangers.

Ces périls sont entendus comme tous les événements exceptionnels se produisant pendant la navigation et mettant en péril l'ensemble de l'expédition. Il s'agira du naufrage, de l'abordage, de l'échouement ou de tout autre sinistre majeur survenu au cours de l'exploitation du navire et ayant causé la blessure ou la mort des marins. Les événements de mer couvrent ainsi une pluralité de sinistres résultant la plupart du temps d'une faute quelle soit directe ou indirecte.

Comme nous venons de l'introduire, l'aventure maritime est donc une entreprise extraordinaire, hasardeuse, mais aussi risquée, c'est pourquoi si l'on souhaite participer aux joies de la mer, il faut aussi en accepter ses lois. Dès lors, il est probable que du jour où l'homme a surmonté son appréhension de la mer, il put apprécier la plaisance des flots et son utilité. Phénomène des temps modernes, la mer n'est donc plus seulement un lieu de travail. Elle est également devenue un lieu de loisir, un lieu de plaisance<sup>6</sup>. Or si la navigation de plaisance a été pendant plusieurs siècles un loisir réservé aux familles royales et à l'aristocratie, elle est devenue aujourd'hui un phénomène de société. Pour le professeur Y.TASSEL « la relation de la plaisance à la mer est complexe : à l'affaiblissement de l'économie répond un accroissement du culturel, du social et du psychologique<sup>7</sup> ».

Dans le sens commun, le phénomène de plaisance est synonyme de liberté et d'évasion mais comme souvent, le risque côtoie toujours le plaisir. Or pour le juriste ce concept contemporain ne fait l'objet d'aucune définition universelle. Dès lors comme le suggérait le

---

<sup>5</sup>In CHAUVEAU (P.), « Traité de Droit maritime », Edition Librairies Techniques, Paris 1958 p8.

<sup>6</sup> VOISARD (A.), Contribution à l'étude des aspects juridiques liés à l'utilisation des navires de plaisance, Thèse soutenue en 1989, Université de Droit de Nantes.

<sup>7</sup> In TASSEL (Y.), « plaisance », DMF 1997 p 741 et s.

Professeur JUGLART « Comment le juriste, celui dont la mission est d'adapter le droit aux faits, pourrait-il demeurer indifférent face à un tel phénomène ? ».

De ce fait, nouveauté et diversité des supports du nautisme de loisir génèrent un certain nombre d'interrogations. Or, au premier rang de cette évolution, se situe les engins de plages et leur difficile qualification au regard du statut du navire.

A ce titre, on observe que se développe un débat quant à savoir si le régime de la limitation de responsabilité, dérogatoire au droit commun, se trouve applicable à cette catégorie des engins de plage. En effet, le concept de navire est intimement lié à la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité et, cette dernière notion constitue l'une des spécificités du droit maritime, une « clef de voûte », un corollaire de l'aventure solitaire du marin<sup>8</sup>. Ce principe permet au propriétaire du navire, au capitaine, aux proposés terrestres et nautiques mais également à tout exploitant du navire, de limiter leur responsabilité face à l'ensemble des créances maritimes qui naissent d'une même catastrophe nautique. Au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, plusieurs conventions internationales ont abordé la question de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire. En premier lieu, a été ratifiée par la France la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer. Elle donna lieu à la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. La Convention de 1957 fut ensuite remplacée par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, approuvée par la France en 1981 et donnant lieu à deux nouvelles lois d'adaptation du régime applicable en droit interne.

Aujourd'hui, le droit applicable interne revoie essentiellement à la Convention de Londres de 1976 ainsi qu'à la loi de 1967, encore applicable, malgré la dénonciation de la Convention internationale qui l'a inspirée. Dès lors, le droit positif a parfaitement intégré la notion de limitation de responsabilité pour le propriétaire du navire et de ce fait, en a fixé les modalités de mise en œuvre.

Cette controverse est intense compte tenu qu'il manifeste l'antithèse entre la nécessité en droit maritime de la limitation de l'indemnisation et l'hostilité de la jurisprudence civile à l'égard de toute idée portant atteinte au droit à réparation intégrale de la victime. Par ailleurs, derrière cette antithèse se trouve des conflits juridiques traditionnels ; l'interprétation de la faute inexcusable reflète en effet l'affrontement entre deux conceptions de la réparation. D'un côté le juge civiliste, soucieux d'assurer à la victime la réparation intégrale de son préjudice, équivalent pécuniaire de l'idéale «*restitutio in integrum*». De l'autre côté, un privilège que la législation

---

<sup>8</sup> Selon REMOND-GOUILLOUD (M.), « Dans l'aventure solitaire du marin qui s'y engage, la liberté trouve pour exact corollaire la responsabilité », « Droit maritime », Pedone, 1993

accorde au propriétaire d'un navire, ce dernier n'acceptant de s'engager sans limitation de responsabilité du fait du caractère dangereux et risqué de l'aventure maritime.

L'objectif de ce mémoire est donc de déterminer si les engins de plage sont susceptibles de se voir reconnaître la qualification de navire, et, par conséquent, l'application d'un corpus juridique particulier en matière d'abordage, de règles maritimes et de limitation de responsabilité.

L'incertitude d'une telle qualification réside dans le fait qu'en droit positif il n'existe aucune définition légale du navire dont la référence s'imposerait de manière générale. Aussi, eu égard certains textes spéciaux, l'engin de plage se trouvera promu au rang de navire alors que certaines règles de droit maritime énoncent qu'une telle qualification se trouve inadaptée à ce type d'engins.

Selon la loi du 5 février 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité à bord des navires, le navire est considéré comme « *« tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants qui effectuent une navigation en surface ou sous-marine ou qui stationnent en mer ou dans les eaux dépendant du domaine public maritime à l'exception des engins de plage* ». Le législateur établit ainsi une *summa-divisio* entre navire et engin de plage. Ces derniers ne sont pas soumis à l'application du droit maritime en ce sens qu'ils ne pratiquent pas une navigation maritime stricto sensu, c'est-à-dire une navigation aux risques et périls de la mer.

En tout état de cause, la tentation est grande pour nombre de propriétaires de faire jouer les règles les plus profitables à leurs intérêts. De ce fait, la règle maritime risque fort d'être pervertie et de trouver application où elle n'avait que faire. En ce sens, il revient à la jurisprudence de délimiter un cadre juridique et d'apprécier les situations dans lesquelles l'engin de plage aura un régime calqué ou au contraire écarté de celui du navire.

En définitive, il convient de répondre à cette interrogation : l'engin de plage peut-il se voir conférer la qualification de navire ? Cette réflexion semble à première vue anodine. Il n'en demeure pas moins qu'elle soulève de nombreuses réflexions notamment celle de savoir si l'on peut appliquer aux engins de plage les règles spécifiques du droit basées sur la notion du navire ?

De surcroît, peut-on affirmer que ces engins relèvent par eux-mêmes du droit maritime ? Ces normes ne sont-elles pas, au contraire, applicables qu'en fonction de la localisation de ces engins au moment où se produit l'évènement de mer ? Qu'en est-il enfin de l'application des règles relatives à la prévention des abordages et du régime de responsabilité ?



Contrairement à certaines législations, le droit maritime français concerne à la fois le navire et les autres bâtiments de mer, c'est-à-dire certains engins non définis. Or pour reprendre le commentaire du Doyen RODIERE relatif à la loi sur le statut du navire « là où la loi ne distingue pas, l'interprète n'a pas à le faire ».

La qualification de l'engin de plage est donc intimement liée à la notion de navire. Dès lors, il importe dans une première partie d'étudier, en l'absence de définition claire du navire, les éléments subjectifs d'identification du navire, pour en préciser son domaine et son contenu et, ensuite, d'appréhender la qualité de l'engin de plage tant au regard de la loi, que des classifications administratives et des interprétations jurisprudentielles (Partie I). Une fois ce travail de définition accompli, il conviendra d'étudier le particularisme des règles de navigation maritime, ainsi que les modalités de mises en œuvre du régime de responsabilité du propriétaire du bâtiment en cause. Ces régimes particuliers, qui répondent aux difficultés intrinsèques à la navigation, soulèvent de nombreux problèmes pour savoir si leur application concerne la catégorie des engins de plage (Partie II).

<p style="text-align: center;"><b>PARTIE I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE L’APPRECIATION SUBJECTIVE DU NAVIRE A LA QUALIFICATION OBJECTIVE DE L’ENGIN DE PLAGE</b></p>
--

Pour tenter de définir la notion d’engin de plage, il convient en premier lieu d’envisager le concept du navire tant son image traditionnelle est bouleversée par le développement de ces engins multiples et variés. Or, le traitement préalable de la nature juridique du navire peut sembler superflu puisqu’il est juridiquement un bien soumis à des règles dont seule la connaissance importe.

Pourtant, il ne peut être question de tout règlementer et de résoudre tout litige par la seule référence à la loi. Et pour cause, une telle réglementation risquerait pour le législateur de se contredire et de manquer à sa vocation qui est de déterminer les principes et leurs applications. Or, loin de cette observation emportant l’idée d’un corpus normatif outrancier qui serait de mauvaise augure, la définition du navire est aujourd’hui absente des textes normatifs. Partant de là, il revient à la jurisprudence d’établir des frontières par une appréciation subjective afin de déterminer les critères indispensables à l’attribution de la qualité de navire (Chapitre I) Enfin, pour pallier aux lacunes du législateur, il est opportun de souligner la fixation progressive de propres critères opérée par l’administration, afin de délimiter objectivement la catégorie des engins de plages (Chapitre II).

**CHAPITRE I LA NOTION DE NAVIRE : UNE APPRECIATION SUBJECTIVE**  
**FACE A L’ABSENCE DE DEFINITION A PORTEE GENERALE**

Le navire est incontestablement au centre du droit maritime. C’est le concept essentiel sur lequel repose la plus grande partie des notions et institutions contenues dans cette branche du droit et qui régit la mer et les activités qui s’y exercent. En effet, il est l’engin construit pour faire face aux dangers de la mer et, ces périls font l’originalité du droit maritime. Pour autant, il n’existe pas de définition « civiliste<sup>9</sup> » du navire mais uniquement des définitions éparses contenues dans différents textes de nature conventionnelle ou légale (I). Dès lors, il

---

<sup>9</sup>LALLEMENT (C.) : *La navigabilité du navire*, Thèse soutenue le 18 octobre 2004 sous la direction d’Y.TASSEL, Université de Droit de Nantes.

revient à la jurisprudence de suppléer ce déficit normatif par une approche subjective afin d’approuver ou de renoncer à qualifier une structure de navire (II).

## **I DES NORMES FLOUES ET IMPRECISES : LA DIFFICILE DELIMITATION DE LA NOTION DE NAVIRE**

Le droit français ne connaît aucune définition du navire. Il n’existe en effet que des définitions spécifiques régies par des Institutions ou des critères administratifs, critères pourtant insuffisants pour cerner une notion autour de laquelle s’organisent les règles spécifiques du droit maritime.

Il convient de souligner que la variété des définitions particulières révèle la nécessité d’éclaircir la notion de navire. En droit international, les travaux de codification conduits par la Commission du droit international ont tenté de cerner cette notion en avançant dans un rapport du 1<sup>er</sup> mars 1954 qu’un « navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l’exclusion de l’espace aérien, avec l’armement et l’équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l’industrie à laquelle il est employé ». Cette définition sera cependant abandonnée sans qu’aucune des quatre Conventions de Genève de 1958 n’y fassent allusion<sup>10</sup>.

La plupart des définitions retenues par les Conventions internationales sont simples et brèves, ce qui permet d’appliquer la notion de navire à de nombreux bâtiments. A ce titre, la loi du 5 juillet 1983<sup>11</sup> énonce que « sont considérés comme navires tout bâtiment de mer, quel qu’il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, à l’exclusion des engins de plage non motorisés ». A l’appui de cette définition, l’engin de plage se trouve écarté de la notion de navire mais pour autant ce texte n’apporte pas de précision suffisante pour le qualifier juridiquement.

Par ailleurs, selon la Convention de Londres du 20 octobre 1972 sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, est un navire « tout engin ou 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 ».

---

<sup>10</sup>LUCCHINI « Le navire et les navires », in « Le navire en droit international », Colloque de Toulon 1991 ; Société Française pour le Droit International, Pédone, 1992 p 13.

<sup>11</sup>Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde la vie humaine en mer, l’habilité à bord des navires et la prévention de la pollution – JORF 6 juillet 1983 p 2063.

Ainsi selon cette définition un engin ne peut être soumis à la Convention de Londres que s’il est « utilisé ou susceptible d’être utilisé comme moyen de transport sur l’eau ». Néanmoins il ne paraît pas possible d’admettre dans une interprétation bien qu’aussi large que possible de la définition donnée, qu’est un navire n’importe quel engin flottant. A ce titre il convient de citer le Doyen RODIERE selon lequel « est navire tout engin flottant qui a été construit pour contenir des hommes ou des choses ».

Quant à l’article 2 de la Convention de 1969 sur le droit d’intervention des Etats en haute mer, il déclare que la notion de navire doit s’entendre « de tout bâtiment de mer, quel qu’il soit, et de tout engin flottant, à l’exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l’exploitation des fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l’exploitation de leur ressources ».

Enfin, selon la loi du 7 juillet 1967 et son décret d’application du 6 juillet 1977, le terme de navire est défini 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 ». De même cette loi 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 ». Le statut de navire concerne ainsi à la fois le navire et les autres bâtiments de mer, c'est-à-dire certains engins non définis.

Ainsi, la notion de navire n’est abordée que par une pluralité de textes s’attachant à des objets limités. Pourtant, l’évolution technologique fait apparaître une variété d’engins tels que les engins de plage et par conséquent nécessite une définition rigoureuse et complète de la notion de navire. En effet, généralement l’économie d’un texte donne le sens ou propose l’assimilation de telle chose au navire et, d’une qualification juridique émanera un champ d’application déterminé.

Cependant, le constat est le suivant : les textes normatifs visant en premier lieu à protéger la vie humaine ou le milieu marin donnent du navire la conception la plus large possible, c'est-à-dire une définition succincte, floue et partielle afin que ces textes puissent s’appliquer à une majorité de bâtiments. Afin de palier à cette imprécision réglementaire, la jurisprudence opère une appréciation subjective pour accueillir ou refuser de qualifier une structure de navire.

## **II UNE APPRECIATION IN CONCRETO DE LA JURISPRUDENCE :** **L’EMERGENCE DE CRITERES DIFFERENTS ET DETERMINANTS A LA** **NOTION DE NAVIRE**

Le droit maritime tend à ne plus être seulement le droit des navires et de leur exploitation, mais, plus généralement, le droit des engins nautiques ou bâtiments de mer. Dès lors, pour tenter de délimiter clairement la notion de navire, la jurisprudence avance des critères indifférents, ne jouant aucun rôle direct dans sa définition (A). A l’opposé, certaines spécificités apparaissent indispensables et déterminantes à l’attribution de la qualité de navire (B).

### **A LES CRITERES INDIFFERENTS A LA NOTION DE NAVIRE**

En tout état de cause, les juridictions considèrent que les critères de dimension, propulsion (1) et de flottabilité (2) sont indifférents pour l’application de la notion de navire.

#### **1. La notion de dimension et de propulsion du bâtiment**

En droit français, toute embarcation, indépendamment de ses dimensions, est susceptible d’apparaître comme un navire. Ainsi, dans l’affaire Gipsy II rendue par la Chambre commerciale de la Cour de cassation le 27 novembre 1972, les juges ont dû s’interroger sur la nature juridique d’un zodiac. Il convient de souligner qu’il s’agit d’un canot pneumatique, muni d’un moteur amovible lui impulsant une certaine vitesse. Cet engin est utilisable aussi bien en rivière qu’en mer mais sa construction ne lui permet pas des traversées en haute mer. Enfin, il peut servir d’embarcation de service aux navires plus grands et dans ce cas son point d’amarrage, son « port d’attache » est le navire qui le porte à son bord. Dès lors, quand ce bâtiment est à flot pour un usage indépendant, il semble vain de soutenir qu’il est un navire.

Pour autant, la Haute Juridiction s’est contentée de constater que ce bateau de secours d’un yacht destiné à la navigation en mer, est utilisé « uniquement en mer » et que cet élément est suffisant pour le qualifier de navire. Ainsi seule « l’utilisation » en milieu marin en fait un navire, terme pourtant moins précis qu’une « navigation ».

Cet arrêt donne donc ici une première définition négative du navire en considérant que la notion de dimension n’y joue aucun rôle direct<sup>12</sup>. Dès lors, même s’il s’agit d’un engin de secours ou d’utilisation à portée limitée s’apparentant davantage à un engin de plage, selon la décision des juges de cassation, un canot que l’on peut éventuellement manœuvrer à la rame emporte la qualification de navire.

Par ailleurs, Il convient de souligner une seconde définition négative du navire. Selon DOUAUD<sup>13</sup> un bâtiment, pour être qualifié de navire, doit avoir la possibilité de se placer d’une manière autonome grâce à ses propres éléments propulsifs. Néanmoins, la majorité de la doctrine rejette cette éventuelle exigence et estime qu’il « importe peu que le bâtiment soit autopropulsé ou ne puisse se mouvoir qu’avec l’aide d’autrui<sup>14</sup> » et que « l’existence de moyens propres de propulsions<sup>15</sup> » n’est pas indispensable.

A contrario, certaines juridictions ont soutenu que pour être qualifié de navire un bâtiment de mer devait pouvoir se propulser par ses propres moyens. En ce sens, La Cour d’appel d’Aix en Provence dans un arrêt rendu le 14 avril 1987<sup>16</sup> a considéré qu’une barge dépourvue de moyen de propulsion n’est pas un navire mais un simple bâtiment de servitude portuaire et ne peut donc pas avoir de capitaine. Cette position fut également plus récemment celle du Tribunal de commerce de Marseille<sup>17</sup> dans un arrêt du 19 juillet 2006.

Ces bâtiments dits « de servitude portuaire » désignent des structures évoluant dans les ports, rades ou estuaires<sup>18</sup>. Ce sont donc des « engins » flottants qui ne sont pas « destinés » à naviguer et qui, la plupart du temps, sont inaptes à se mouvoir et à se diriger<sup>19</sup>. Dès lors, ils ne sauraient être qualifiés de navire. Pour autant, il n’existe pas de statut propre à ces engins et comme le remarquait déjà en son temps le Doyen RODIERE, leur statut est complexe sinon incohérent.

Ainsi, malgré une certaine confusion de la jurisprudence en l’absence d’arrêt de principe, le critère d’autonomie de la propulsion ne semble pas déterminer automatiquement

---

<sup>12</sup>Cette solution avait déjà été affirmée avec force dans un arrêt rendu par la Chambre civile de la Cour de cassation le 20 février 1844 en énonçant « qu’il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations... ».

<sup>13</sup> DOUAUD « Navire or not navire ? » ADMA 1980 Tome V p 190

<sup>14</sup> REMOND-GOUILLOUD (M.) & RODIERE (R.), « La mer. Droit des hommes ou proie des Etats ? », Pédone 1980 p 21

<sup>15</sup> LANGAVANT « Droit de la mer » Tome III – « Les moyens de la relation maritime », Cujas 1983 p 11

<sup>16</sup> CA Aix-en-Provence, 14 avril 1987, « *Barge UR 91* », DMF 1989, p469.

<sup>17</sup> Arrêt TC Marseille, 19 juillet 2006, DMF 2006 p798.

<sup>18</sup> Arrêt du Conseil d’Etat, 22 avril 1988, N° 59512, DMF 1989 p 469 ; Arrêt Cass. Com, 4 juin 1958, DMF 1958 p 655.

<sup>19</sup> Arrêt CA Rennes, 29 juin 1953, DMF 1954 p 26.

la qualification d’un bâtiment. Dès lors, il semble opportun de considérer que le pouvoir pour ce dernier de se propulser par ses propres moyens est un critère indifférent à la qualification de navire.

C’est pourquoi, il existe des écueils à éviter comme celui de traiter le concept du navire par sa taille ou par son autonomie de propulsion. D’une part ces critères ne s’imposent pas au juge de l’ordre judiciaire, d’autre part la dimension et l’auto-propulsion sont des critères peu significatifs. Il apparaît ainsi un troisième critère, à savoir celui de la notion de flottabilité du bâtiment.

## **2. La notion de flottabilité du bâtiment**

Déjà EMERIGON<sup>20</sup> définissait le navire comme « tout bâtiment de charpenterie, propre à flotter et à être mené sur l’eau ». En effet, le navire renvoie d’abord l’idée de navigabilité et celle-ci se caractérise en fonction de la flottabilité de l’engin. Ainsi, selon la jurisprudence, le critère de flottabilité est indispensable à l’attribution de la qualité de navire. Or, cette restriction de la notion de navire aux seuls engins flottants n’ayant jamais été contestée, il semble en toute logique, possible de considérer par extension l’engin de plage comme un navire.

Il convient en ce sens de citer une affaire rendue le 5 novembre 2003 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation<sup>21</sup>. Par une appréciation *in concreto*, les juges ont considéré un jet-ski évoluant en eaux fluviales ou lacustres comme un « bateau ». En effet, cette décision s’imposait face à la conception large de loi de 1934 qui énonce au terme de son article 9 que « sont compris, au sens de la présente loi, sous la dénomination de bateau : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et les élévateurs flottants, les sections mobiles de bateaux et tout engins et outillages flottants de nature analogue ». Devant cette énumération aussi large, il semble favorable, en droit fluvial, d’accorder la qualité de bateau à un jet-ski.

Mais au-delà de cet arrêt qui concerne les jet-skis évoluant en eaux fluviales, il semble opportun de s’interroger sur le sort de ces engins évoluant en eaux maritimes. Le jet-ski est une embarcation flottante, rigide, à moteur et, rappelons que, selon la jurisprudence les dimensions de la structure ne jouent aucun rôle direct dans sa qualification juridique. Dès lors,

---

<sup>20</sup> EMERIGON (B.M), Avocat au Parlement de Provence, ancien conseiller au siège de l’amirauté de Marseille « Traité des assurances et des contrats à la grosse » - 1783.

<sup>21</sup> Cass, Com 5 novembre 2003, Bulletin 2003 IV n°159 p.178, Décision attaquée Cour d’appel de Nîmes, 11 octobre 2001

suivant les caractéristiques « techniques », le jet-ski répond à la qualification de « l’engin de plage ».

Or il convient de souligner que le caractère flottant est généralement analysé comme « tout engin qui affronte directement la force d’inertie de l’eau, même si cet engin n’a pas été initialement conçu à cet effet<sup>22</sup> ». En ce sens, la flottabilité ne suffit pas à elle seule à la qualification de navire. En effet, au titre de la loi du 7 juillet 1967, les engins flottants ne sont pas assimilés aux navires de mer.

Dès lors, les critères de dimension, d’auto-propulsion et de flottabilité ne sont pas entièrement satisfaisants. Par ailleurs, le droit maritime ne concerne pas les choses en soi, mais des choses affectées. Ainsi, c’est dans l’affectation que se trouvent les critères déterminants du navire et, par extension, des autres bâtiments maritimes tels que les engins de plages.

## **B LES CRITERES DETERMINANTS A LA QUALIFICATION DU BATIMENT**

Le critère le mieux exprimé se trouve sans doute dans la Convention internationale de Londres du 1er novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS reprise par la loi française du 5 juillet 1983. Le critère posé évite de s’aventurer sur de fausses pistes et permet de prendre en compte la diversité des choses qui vont en mer, ainsi que leur classement. En effet, le navire est soumis aux effets de la mer, élément parfois hostile, perpétuellement en mouvement. Par conséquent le navire doit être adapté à ce milieu, ce qui implique plusieurs qualités fondamentales. A ce titre, selon la Convention ce qui fait le navire, c’est un bâtiment apte à affronter les périls de la mer (1) et affecté à la navigation maritime (2).

### **1. L’aptitude du bâtiment à affronter les périls de la mer**

Les périls de la mer expliquent le droit privé maritime. La jurisprudence reconnaît leur prééminence quand elle déclare qu’un navire est non pas construit pour les affronter, mais qu’en fait il les affronte de façon réelle, permanente ou durable. Les périls de la mer sont exprimés notamment dans les textes relatifs au transport de marchandises qui énonce des

---

<sup>22</sup>GIDEL (G.) « Le droit international public de la mer, le temps de paix », Traité tome I « Introduction : la haute mer » II32 p65.



termes tels que « périls, dangers ou accidents de la mer » ou encore « acte de Dieu ». Dès lors, est seule digne d’être considérée comme un navire la chose capable de les affronter<sup>23</sup>.

Déjà VALIN<sup>24</sup> dans un commentaire de l’Ordonnance de la Marine de 1681 affirmait que « sous ces noms de navires et autre bâtiments de mer sont compris même les chaloupes ; les esquifs et les plus petits bateaux, parce que tout cela sert à la navigation ». Bien que le critère soit vague, le but poursuivi était de délimiter une définition du navire aussi compréhensible que possible. Par la suite, sont apparus des critères plus sélectifs. A ce titre, C. ROUSSEAU<sup>25</sup> énonçait que « le critère essentiel du navire est son aptitude à la navigation, c'est-à-dire qu’il doit avoir la possibilité de flotter et de se mouvoir » en ajoutant que cette aptitude doit être « permanente et non éventuelle ou intermittente ». Enfin le Doyen RODIERE<sup>26</sup> énonce que « le navire est un meuble flottant exposé aux risques de la mer » et précise, que le navire est un engin flottant qui subit « l’exposition réelle, permanente ou durable aux périls de la mer ».

Quant à la jurisprudence, dans une appréciation subjective, elle fixe le principe de l’aptitude à affronter le péril marin. Les juges mettent ainsi en relief une distinction pertinente entre les bâtiments destinés à effectuer une navigation maritime et les autres engins incapables d’affronter les périls inhérents à une telle navigation.

A ce titre, il convient d’évoquer l’affaire POUPIN SPORT du célèbre arrêt de la Chambre commerciale rendu le 6 décembre 1976<sup>27</sup>. En l’espèce, le propriétaire d’une embarcation de petite taille, non-immatriculée et mue par un moteur hors bord, se rend en mer accompagné d’amis. Le vent forçant, dans une tentative de ses occupants pour remonter ses ancres, l’embarcation sombre et certains occupants se noient. La veuve de l’un des rescapés intente alors une action en réparation contre la veuve du propriétaire de l’embarcation ainsi que les fabricants de celle-ci.

Sa demande en réparation est alors accueillie. La Cour d’appel de Grenoble dans un arrêt du 3 février 1975<sup>28</sup> a alloué des dommages-intérêts aux victimes en écartant la limitation de responsabilité instituée par la loi du 3 janvier 1967 dont voulaient se prévaloir les ayants-droits du propriétaire. En effet, les juges du fond relèvent que cette embarcation, en raison de

---

<sup>23</sup> CORDIER, « Navire et autres bâtiments de mer, Notions fondamentales » Jurisclasseur Transports, Fascicule 1045 1998 n°20.

<sup>24</sup> VALIN (R.J.), « Nouveau Commentaire sur l’Ordonnance de la Marine, du mois d’août 1681 » - Edition revue LEGIER 1776 Livre 2, Titre 10, Tome 1, p 601.

<sup>25</sup> ROUSSEAU (C.), « Droit international public » Tome IV, Les relations internationales, Sirey 1980 p287

<sup>26</sup> RODIERE (R.), « Faut-il réviser la définition classique du navire ? » JCP 1978 n°2880

<sup>27</sup> Cass Com, Bulletin civil 1976 N°306 P.256 - n°75-12.057 – Décision attaquée Cour d’appel de Grenoble, 2<sup>ème</sup> Chambre civile, 3 février 1975

<sup>28</sup> CA Grenoble, 3 février 1975, DMF 1977, p16.

ses dimensions réduites, son poids, son apparence frêle et le peu de hauteur de sa coque par rapport à la ligne de flottaison, ne pouvait être employée que comme engin de plage. Dès lors les juges du second degré de juridiction ont fait ressortir que cet engin n’était pas habituellement affecté à la navigation en mer et que, quelle que soit la catégorie de navigation dans laquelle le prototype de l’embarcation avait été classé par l’administration, cette embarcation n’était pas un « navire » au sens de la loi.

Les ayants-droit forment alors un pourvoi en cassation contre l’arrêt de la Cour d’appel de Grenoble. La Haute Juridiction, tout en s’accordant sur la conclusion des juges du fond, ne retient pas le même moyen pour y parvenir. En effet, la Cour de cassation va au-delà de la simple qualification « d’engin de plage » pour faire valoir l’inadéquation évidente à la navigation en mer de l’embarcation concernée compte tenu de ses proportions et de son gabarit. Les juges de forme font ainsi valoir que l’embarcation visée, qu’elle soit ou non référencée sous la dénomination administrative « d’engin de plage » ne satisfait pas en tout état de cause au critère « d’adaptation au péril de la mer » tel qu’il est entendu dans la définition d’un « navire<sup>29</sup> » communément retenue par la jurisprudence.

Ainsi, par cet arrêt, la Cour de cassation met en évidence le critère ultime définissant le navire, soit son « adaptation au péril de la mer ». Ce critère est également mis en relief par la Cour d’appel de Caen dans l’arrêt du 12 septembre 1991<sup>30</sup> qui pour évincer la qualification de navire, retient l’inadéquation de l’engin en cause à l’affrontement du « péril marin ».

Enfin, concernant une célèbre affaire jugée par la Cour d’appel de Rennes le 4 mai 1982<sup>31</sup>, la doctrine s’oppose à la décision jurisprudentielle considérant la planche à voile comme un « navire à voile ». En effet, Selon les auteurs, différents éléments semblent s’opposer à la qualification de navire donnée à une planche à voile. Selon la définition du navire donnée par la Convention de Londres de 1972, un engin flottant susceptible d’être utilisé comme moyen de transport nécessite au préalable qu’il puisse affronter les périls de la mer. A ce titre, par ses conditions de navigation, le support de planche à voile constitue un moyen de jeu et non de transport et enfin ce n’est pas le support qui affronte les périls de la mer, mais l’homme qui le manie.

---

<sup>29</sup> « Tout engin flottant, mobile, effectivement adaptée à la navigation maritime et adapté aux périls de la mer ».

<sup>30</sup> Cour d’appel de Caen, 12 septembre 1991, Chambre civile 3, N° JurisData 1991-051008 – Décision attaquée Tribunal de Grande Instance de Coutances.

<sup>31</sup> Cour d’appel de Rennes, 4 mai 1982, Chambre 4 section 2, N° JurisData 1982-040725

Ce dernier arrêt illustre, comme le souligne le Professeur BONASSIES, bien que le critère d’aptitude à affronter les périls de la mer apparaisse aux yeux de tous comme fondamental, qu’il est le seul à ne pas reposer sur des données techniques objectives et dont l’appréciation demeure en fin de compte laissée à la libre interprétation des magistrats<sup>32</sup>. Ainsi, la seule exposition à des risques de mer est un critère qui semble nécessaire mais insuffisant pour qualifier un bâtiment de navire. Dès lors, le critère de l’exposition aux périls de la mer met en exergue un second concept : celui de la navigabilité du bâtiment.

## **2. L’affectation du bâtiment à la navigation maritime**

La notion de navigation maritime précède celle du navire. En effet, le concept de navire « se trouve dans une chose » affectée à une expédition en mer qui, par ses qualités propres, rend possible cette fonction<sup>33</sup>. D’une part, « à la navigation » suppose un voyage, une traversée, une continuité voire une expédition dont certains engins flottants sont dans l’incapacité d’effectuer tels que les engins de plage. D’autre part, « en mer » implique une spécificité que ces mêmes engins ne possèdent pas.

L’affectation du bâtiment à la navigation maritime, ou encore concept de navigabilité du navire, vient donc délimiter les contours de la notion de navire. Cette aptitude à la navigation maritime englobe tant la capacité permanente et continue à se déplacer en mer que la capacité à affronter les périls de la mer évoqués précédemment.

A ce titre, la Cour de cassation dans un arrêt du 13 janvier 1919<sup>34</sup> avait refusé la qualification de navire à un engin qui par nature était inapte aux voyages maritimes. L’appréciation subjective de la jurisprudence se fonde notamment sur des critères généraux sur lesquels la doctrine fait reposer son analyse. Ainsi, la Haute Juridiction accorde souvent une importance décisive à cette aptitude à la navigation en mer et renvoie à l’appréciation souveraine des juges du fond.

En ce sens, la Cour d’appel de Caen dans un arrêt du 12 septembre 1991<sup>35</sup> a jugé qu’un zodiac est une embarcation frêle, construite en matériau léger, qui n’est pas conçue pour effectuer des expéditions maritimes. Les juges du fond ajoutent que le rayon d’action d’une telle embarcation est nécessairement limité en raison de l’impossibilité de stocker du

---

<sup>32</sup> BONASSIES (P.), In « Cours de Droit Maritime », 2003 n°142 « Navire et Aptitude à affronter les risques de la mer ».

<sup>33</sup> Cité par NDENDE (M.) in BEURIER (J-P.) (Dir.), Droits Maritimes, Titre 32 « le statut du navire », Dalloz action 2006-2007.

<sup>34</sup> Cass, 13 Janvier 1919, D. 1920, I, 340.

<sup>35</sup> Cour d’appel de Caen, 3<sup>ème</sup> Chambre civile, 12 septembre 1991 SANZ c/ LEGOUBEY et société LA CONCORDE, DMF 1993, n°523, 01-1993. Notes sous A. TINAYRE.

carburant, et qui, même si elle peut être utilisée dans des conditions limitées à des opérations de secours, elle est dotée d’une structure et de capacité réduites d’évolution. A ce titre, un zodiac ne peut pas réaliser des voyages en haute mer et affronter le péril marin. Dès lors, cette structure n’est pas assimilable aux navires ou aux bâtiments de mer au sens de la Convention du 10 octobre 1957.

En substance, les questions soulevées par la jurisprudence ont ainsi comme objectif de déterminer si le bâtiment en cause, tel qu’un engin de plage, peut recevoir la qualification de navire eu égard des différents critères sus nommés. Cependant, force est de constater, que la jurisprudence est hésitante, l’appréciation souveraine ouvrant la voie à multiples interprétations. Dès lors à défaut d’un arrêt de principe qui serait le bienvenu afin de clarifier la situation juridique de ces engins, le législateur s’attache à rechercher une réglementation objective afin de déterminer une autonomie de la notion d’engin de plage (Chapitre II).

## **CHAPITRE II LA NOTION D’ENGIN DE PLAGE : VERS UNE REGLEMENTATION OBJECTIVE**

L’image classique du navire est attaquée des deux bords. D’une part sont apparus des engins de très grandes dimensions et, à l’opposé, des engins de petites dimensions, souvent à usage de loisir tels que les engins de plage. Dès lors, il est indispensable de préciser la notion de ces derniers bâtiments afin de les inscrire dans une catégorie autonome. Or si de nombreux textes législatifs demeurent muets, une réglementation administrative semble progressivement rechercher une qualification objective de ces engins sans pour autant avoir une valeur juridique déterminante. A ce titre, l’administration des affaires maritimes a décliné en plusieurs catégories les activités nautiques, autrement dit les différents loisirs ou sports pratiqués sur l’eau (I). Après avoir introduit la délimitation de ces différentes activités nautiques maritimes, il conviendra ensuite, de mettre en évidence la volonté de l’administration à définir le statut des engins de plage, tant au regard de leurs caractéristiques techniques, que dans la réglementation de l’exercice de leurs activités (II).

## **I LES ACTIVITES NAUTIQUES : UNE CLASSIFICATION OBJECTIVE OPEREE PAR L’ADMINISTRATION**

L’administration a progressivement délimitée le cadre des activités nautiques. En effet, la définition traditionnelle du navire s’est confrontée à ces nouvelles pratiques sportives et ludiques qui aujourd’hui se déclinent en deux catégories, entre d’une part, les engins immatriculés et, d’autre part, la petite navigation.

La première catégorie concerne essentiellement les véhicules nautiques à moteur dont les caractéristiques sont énoncées dans le décret du 4 juillet 1996 et les arrêtés des 23 décembre 1987 et 1<sup>er</sup> juin 2001. Ces textes règlementaires considèrent comme véhicules nautiques à moteur, les engins de type scooter ou moto des mers, sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique et dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts. Les jet-skis entrent également dans cette catégorie.

Par ailleurs, sont concernés tous les engins de vitesse ou de sport à carénage total ou partiel dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts et dont le programme d’utilisation ne permet pas une navigation au delà d’un mille d’un abri.

De surcroît, cette première délimitation administrative des activités nautiques se trouve complétée par la petite navigation qui regroupe les engins non immatriculés et les engins non orthodoxes. Ces derniers concernent les engins lents et peu ou non manœuvrant, quel que soit leur mode de propulsion, et qui ne sont pas désignés par le règlement annexé à l’arrêté ministériel du 2 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

Enfin cette délimitation intéresse également les engins de plage dont le statut administratif a été défini par l’administration des affaires maritimes. En effet, celui-ci est fixé dans la division « navires de plaisance » du règlement annexé à l’arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires puis modifié par l’arrêté du 28 juin 2000 qui énonce que « les embarcations qui n’ont pas fait l’objet d’une approbation sont considérées comme des engins de plage ».

Un premier élément de définition énonce que les engins de plage sont des engins de type « périssaire » qui, par leur conception et leur nature, sont inaptes à une véritable navigation maritime. Ce sont des engins de sport ou de loisir dont la puissance propulsive maximale autorisée est inférieure ou égale à trois Kilowatt soit quatre chevaux et dont les caractéristiques n’imposent pas qu’ils soient enregistrés auprès de l’administration des affaires maritimes.

Il convient dès lors de mettre en relief les caractéristiques techniques des engins de plage et la réglementation à laquelle ils sont soumis.

## **II LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET LA REGLEMENTATION DE L’ENGIN DE PLAGE**

L’administration a déterminé des caractéristiques techniques précises, définies par l’article 224-1.02 de l’arrêté du 28 juin 2000 (A) et réglementé strictement l’exercice des activités des engins de plage (B).

### **A UNE CLASSIFICATION TECHNIQUE RIGOUREUSE**

Les critères de classification répondent à une organisation en triptyque selon qu’il s’agit d’une embarcation rigide à voile ou à moteur (1), d’une embarcation pneumatique (2) ou encore d’une embarcation mue exclusivement par l’énergie humaine (3).

#### **1. Une embarcation rigide à voile ou à moteur**

Le décret du 30 août 1984<sup>36</sup> relatif à la sauvegarde de la vie en mer, à l’habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, qualifie d’engins de plage les embarcations dont la longueur de la coque est inférieure à 2,50 mètres sauf lorsqu’il s’agit de planches à voile ou aérotractées, ou que la propulsion d’une telle embarcation est assurée par un moteur à combustion interne qui entraîne une turbine. Dans ce dernier cas, elle est considérée comme véhicule nautique à moteur

Quant à l’arrêté du 23 novembre 1987, il considère comme engin de plage, les embarcations classiques ou à deux équipiers au plus dont le produit des trois dimensions exprimé en mètres, longueur, largeur et creux mesuré au maître bau est inférieure à deux avec une largeur inférieure à 1,20 mètre.

#### **2. Une embarcation pneumatique**

Cette catégorie concerne les embarcations pneumatiques à voile dont la longueur est inférieure à 3,70 mètres et la surface de voilure inférieure à 7 m<sup>2</sup>. De même entrent dans cette

---

<sup>36</sup> Décret 84-810 article 1<sup>er</sup> et II-12 §7.1 – décret d’application de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l’habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution (JO 6 juillet 1983 p 2063).

catégorie les embarcations pneumatiques à moteur dont la longueur est inférieure à 2,75 mètres, la largeur inférieure à 1,20 mètre et la réserve de flottabilité limitée à un certain volume.

### **3. Une embarcation mue exclusivement par l’énergie humaine**

Cette disposition a été introduite par l’arrêté du 28 juin 2000. Ainsi, entrent dans la catégorie des engins de plage, les embarcations mues exclusivement par l’énergie humaine dont la longueur est inférieure à 4 mètres ou la largeur inférieure à 0,5 mètre. Toutefois, dans le cas d’une embarcation multicoques, la largeur totale est égale à la somme des largeurs de la coque principale et du ou des flotteurs latéraux, sous condition que ces derniers aient une longueur égale ou supérieure à deux mètres.

En outre, les embarcations propulsées au moyen d’avirons, dont la largeur de la coque est inférieure à 1 mètre, et dont le rapport longueur-largeur est supérieur à dix sont également considérés comme des engins de plage.

Par ailleurs, les affaires maritimes ont strictement réglementé l’exercice des activités des engins de plage sur le littoral.

## **B LA REGLEMENTATION DE L’ENGIN DE PLAGE : DES LIMITES DE CIRCULATION**

Au niveau réglementation, en principe les engins de plage ne peuvent pas s’éloigner à plus de trois cent mètres du rivage. Les planches à voile et kayak de mer peuvent quant à eux s’éloigner jusqu’à un mille nautique. Au-delà, ils doivent être accompagnés par un navire immatriculé qui assure la surveillance et la sécurité.

Concernant les dériveurs légers, ils peuvent s’éloigner jusqu’à 2 milles nautiques d’un abri lorsqu’ils naviguent en régates ou en école sous le contrôle d’une organisation agréée par l’administration des affaires maritimes. Leur navigation est exclusivement diurne.

Enfin il convient d’évoquer les engins non orthodoxes, à savoir tous les engins lents ou peu manœuvrant, quel que soit leur mode de propulsion et qui ne sont pas désignés par le règlement annexé à l’arrêté ministériel du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, leur circulation est interdite au-delà de la ligne des 300 mètres du rivage.

<p style="text-align: center;"><b>PARTIE II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>LA DETERMINATION DES REGLES ET DU REGIME DE RESPONSABILITE APPLICABLES A L’ENGIN DE PLAGE</b></p>
---

Les engins de plage sont avant tout des engins de sport ou de loisir dont la pratique relève de la plaisance. En tout état de cause, leur activité n’a assurément aucun caractère commercial au sens du transport maritime. Dès lors, la doctrine s’interroge sur le fait de savoir si la navigation de plaisance doit être soumise à la réglementation de la navigation maritime<sup>37</sup>. Or, si certains auteurs affirment que le mariage du droit maritime et de la plaisance leur paraît incongru<sup>38</sup>, la majorité de la doctrine formule une réponse nuancée en considérant que l’application des règles de la navigation maritime trouve à s’appliquer à certaines activités ou situations relatives aux engins de plage<sup>39</sup> (Chapitre I). A contrario, le système complexe de limitation de responsabilité et de constitution du fonds de limitation, qui détermine les sommes forfaitaires à la charge du propriétaire, ne concerne pas, à l’évidence, les bâtiments qualifiés d’engins de plage (Chapitre II).

**CHAPITRE I LA REGLEMENTATION MARITIME APPLICABLE  
AUX ENGIN DE PLAGE**

La diversité des supports du nautisme de loisir et des interventions règlementaires, législatives et jurisprudentielles, génère un certain nombre d’interrogations quant aux règles du jeu du droit maritime.

La définition des engins aptes à bénéficier du régime de l’abordage résulte de la loi même sur les événements de mer du 7 juillet 1967 qui englobe « tout engin flottant non amarré à poste fixe ». Le régime particulier de l’abordage, dérogeant aux lourdes présomptions de responsabilités du droit commun, correspond aux difficultés particulières de la navigation en mer.

---

<sup>37</sup> JUGLART, « la navigation de plaisance en mer », DMF 1981 p 387.

<sup>38</sup> VIALARD (A.), « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », DMF 1996 p 66.

<sup>39</sup> REMOND-GOUILLOUD (M.), « Navires et engins de plage », DMF 1984 p 387  
BEURIER et BOISSON « La plaisance et la sécurité maritime » - DMF 1987 p 259



Il convient, en premier lieu, d’évoquer un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation rendu en date du 5 novembre 2003<sup>40</sup> qui concernait l’abordage entre deux « bateaux » et non entre des navires de mer. Dans cette affaire, deux jet-skis étaient entrés en collision sur un lac et un des deux pilotes impliqués avait obtenu la condamnation en référé de l’autre pilote à lui verser une provision sur le fondement de la présomption de responsabilité de l’article 1384-1 du Code civil. Les juges du fond ont justifié leur décision au motif que la preuve d’une faute de la victime ou de la survenance d’un cas de force majeure n’étant pas rapportée, il n’existait pas de contestation sérieuse propre à empêcher l’allocation d’une provision. Cependant, les juges de cassation ont censuré cette décision au motif « qu’en cas d’abordage entre deux bateaux de navigation intérieure, la loi du 5 juillet 1934<sup>41</sup> est seule applicable ». Dès lors, la décision des juges du fond est entachée d’une fausse application de l’article 1384 du Code civil et d’un défaut d’application de la loi de 1934.

De plus, l’article premier de la loi du 7 juillet 1967 dispose qu’en matière d’abordage « les engins flottants, à l’exception des engins amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer soit aux bateaux ». Dès lors selon l’économie de ce texte, un heurt entre engins flottants mobiles doit être assimilé à un abordage et ce, alors même qu’aucun « navire » n’est impliqué dans l’accident<sup>42</sup>.

Dès lors, il ne fait guère de doute que, par rapport au droit de l’abordage, les jet-skis doivent être qualifiés de navire, autrement dit, les règles du droit maritime s’appliquent à un abordage entre jet-skis évoluant en eaux maritimes.

De surcroît, la notion conflictuelle d’engins de plage eu égard les règles de l’abordage prend toute son importance dans l’application jurisprudentielle du droit maritime à certains engins que sont notamment la planche à voile ou le zodiac.

Ainsi dans le célèbre arrêt rendu le 4 mai 1982 par la Cour d’appel de Rennes, un véliplanchiste regagnait à la voile la zone d’accostage lorsqu’il heurta un autre véliplanchiste qui s’apprêtait à descendre de sa planche. Ce dernier, blessé, assigna l’abordeur en réparation de son préjudice.

Les juges de la première juridiction avaient donné satisfaction aux demandes en reconnaissant l’abordeur entièrement responsable sur le fondement de l’article 1384 alinéa 1<sup>er</sup>

---

<sup>40</sup> Cass Com, 5 novembre 2003 M. BODIN c/ M. BUC et la CPAM des Pyrénées, pourvoi n° 02-10.486, n° JurisData 2003-020811, Décision attaquée Cour d’appel de Nîmes, Chambre 1 section B du 11 octobre 2001, DMF 2004, N°647, 04-2004.

<sup>41</sup> La loi de 1934 traite des abordages survenus « entre bateaux de navigation intérieure ».

<sup>42</sup> RODIERE (R.), Traité de droit Maritime, Les événements de mer.

du Code Civil. Appel fut alors interjeté et les juges du fond ont sur le fondement de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer et de la règle 3 de la Convention de Londres du 20 octobre 1972, considéré que la planche à voile constitue un « navire à voile ». Dès lors, la planche à voile doit se voir appliquer les règles relatives à la prévention des abordages<sup>43</sup>. En premier lieu les juges du fond confirment, en l’absence de toute disposition réglementaire, l’existence d’un code de bonne conduite à suivre par les véliplanchistes autrement dit le respect des règles de la circulation en mer.

Ensuite, les magistrats rennais ont lié l’application du droit de l’abordage à l’application des règles de la circulation maritime. A cet égard, concernant les engins qui ne sont pas amarrés à poste fixe, le droit français est plus large que le droit international. Il s’agit de tout engin flottant qui, pour l’application du chapitre 1<sup>er</sup> de la loi du 7 juillet 1967, est « assimilé selon le cas, soit au navire de mer, soit au bateau de navigation intérieure ». Ainsi il n’est pas nécessaire que l’engin soit utilisé ou susceptible d’être utilisé comme moyen de transport. A ce titre, la planche à voile étant assurément un objet flottant, du point de vue formel, le droit de l’abordage est applicable au heurt de deux véliplanchistes.

Enfin, il convient de souligner qu’en appliquant le droit commun de l’abordage, les juges du fond mettent en œuvre un droit fondé prioritairement sur la faute, sans cependant méconnaître l’idée de partage des risques.

D’autre part, dans un arrêt rendu également par la Cour d’appel de Rennes le 7 mai 1991<sup>44</sup> les juges du fond adoptent une notion doublement extensive de l’abordage. Dans un premier temps, la Cour applique les règles de l’abordage à un incident concernant non deux navires, ou un navire et un engin flottant mais deux engins flottants. Sur ce point, la loi du 7 juillet 1967 est fort ambiguë et ne s’impose pas nécessairement étant donné que le régime de l’abordage ne doit pas être généralisé trop aisément. Dans un second temps, les juges appliquent les règles de l’abordage au heurt non pas entre deux planches à voile mais entre une planche et un véliplanchiste. En effet, ce raisonnement se trouve justifié par le fait que le heurt de deux engins nautiques constitue un abordage. Or le dommage est directement causé par la faute de l’un des engins et ce, sans que soit pris en considération l’attitude de la personne se trouvant à son bord.

---

<sup>43</sup> Convention de Londres du 20 octobre 1972

<sup>44</sup> Cour d’appel de Rennes 7 mai 1991, N° JurisData 1991-644643, Semaine juridique JCP G, 1992 n°1-2 IV N°53 p.5. Décision antérieure attaquée Tribunal de Grande Instance de Morlaix, 15 mars 1989.

L’attraction exercée par les règles du droit maritime sur les sports nautiques, doit être approuvée car quelque soit l’engin, les difficultés de la navigation en mer se retrouvent partagées par tous. Or cette attraction traduit également une faille du droit positif, et la jurisprudence un palliatif compréhensible au regard des cas d’espèce et de l’organisation insuffisante de l’exercice de ces sports. En tout état de cause, une intervention du législateur semble opportune afin d’éviter que le droit maritime ne fasse les frais de ces insuffisances<sup>45</sup>.

Par ailleurs, le non respect des règles de la circulation maritime a pour conséquence de provoquer une collision impliquant un ou plusieurs engins. Or « le mépris de la sécurité d’autrui apparaît comme l’un des comportements les plus nuisibles dans une société où les hommes disposent de moyens de plus en plus développés rendant nécessaire un contrôle rigoureux<sup>46</sup> ». Dès lors, les règles de la circulation maritime génèrent l’applicabilité d’un droit de la responsabilité.

## **CHAPITRE II UN REGIME DE RESPONSABILITE DE DROIT COMMUN**

Principe dérogatoire du droit commun, la limitation de responsabilité est une institution originale traduisant parfaitement le particularisme du droit maritime. En effet, à la complexité du navire s’ajoute l’aléa d’une manœuvre que nul n’est jamais sûr de maîtriser, dans un milieu en perpétuel mouvement, aléatoire par excellence. Cette incertitude de l’évènement de mer, impose alors une manière particulière de penser le risque et appelle une réaction juridique particulière. Or si la constitution d’un fonds de limitation de responsabilité est une institution traditionnelle du droit maritime applicable aux navires (I), il convient de s’interroger sur l’affectation de ce principe aux engins de plage (II).

### **I LES CONDITIONS GOUVERNANT L’AFFECTATION DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE**

Le principe de la limitation de responsabilité fut consacré par l’Ordonnance de Colbert sur la Marine de 1681. La responsabilité du propriétaire du navire était traditionnellement

---

<sup>45</sup> REMOND-GOUILLOUD (M.), « Navire et engin de plage, Observations à propos de deux arrêts récents de la Cour de Rennes » - Doctrine

<sup>46</sup> VINEY (G.), « Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et lourde », Recueil Dalloz 1975, Chronique XIII.

réglementée afin d’assurer à ce dernier une protection efficace de ses intérêts. Cette protection devait ainsi l’inciter à se lancer dans une aventure parsemée de risques et périls, en mer le navire n’étant jamais totalement maître de sa manœuvre. Ainsi, traditionnellement, l’objectif recherché était atteint en permettant au propriétaire de navire de mer de limiter sa responsabilité pour plusieurs raisons. D’une part en raison du caractère aventureux et risqué de l’expédition maritime, soumise aux aléas des forces naturelles et à l’hostilité du milieu maritime et, d’autre part, par l’idée de participation de tous les intéressés aux aléas heureux ou malheureux de l’aventure maritime.

Les articles 58<sup>47</sup> et suivants de la loi du 3 janvier 1967 prévoient les conditions selon lesquelles le propriétaire d’un navire peut limiter sa responsabilité envers des tiers en cas de dommages en relation directe avec l’utilisation du navire. Au lendemain de la mise en œuvre de la loi, le Professeur du Pontavice<sup>48</sup> énonçait que « l’extension se justifie par la présence, tant en mer que dans les eaux intérieures, d’un nombre de plus en plus élevé d’engins flottants. Cette disposition réagit contre la jurisprudence qui rendait l’armateur du navire responsable sur le fondement de l’article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil, des dommages causés à ces engins ».

Appliquer la loi de 1967 c’est écarter la présomption de responsabilité au bénéfice d’une responsabilité fondée sur la faute. Ainsi il s’agit de faire supporter à chacune des victimes, les dommages, par elles, éprouvés, dans l’hypothèse d’un abordage fortuit ou dû à un cas de force majeure. En effet, le législateur veut que le propriétaire du navire ne soit responsable que de sa faute, non de son fait et ainsi qu’il ne soit pas tenu, comme le gardien de l’article 1384 du Code civil, de réparer l’intégralité du dommage causé par la chose, s’il a fait diligence. Néanmoins, force est de constater, que le fonds de limitation de responsabilité est complexe, tant dans sa constitution que dans ses subtilités et que ce mécanisme n’a pas été élaboré pour tous les types d’engin. Dès lors, la jurisprudence se heurte à de nombreuses difficultés témoignant que cette limitation de responsabilité est inadaptée notamment aux engins de plage.

---

<sup>47</sup> « Sauf si une faute prouvée lui est directement imputable, le propriétaire d’un navire d’une part, (...) 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 ».

<sup>48</sup> Professeur à la faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes – Cours 1968-1969

## **II UN PRINCIPE NON APPLICABLE AUX ENGIN DE PLAGES**

Ainsi dans un arrêt de la Cour d’appel de Grenoble en date du 3 février 1975 concernant une embarcation non immatriculée et mue par un moteur non hors-bord, les juges du fond ont relevé une responsabilité du propriétaire sur le fondement de l’article 1382 du Code civil en démontrant une « faute certaine » dès lors que le propriétaire s’était « aventuré en mer plus loin que l’autorisait la prudence, et d’y avoir séjourné jusqu’à une vitesse du vent et à un état de la mer tel que la frêle embarcation a vu sa stabilité définitivement compromise et s’est finalement retournée ». Ainsi les juges appliquent la responsabilité de droit commun au propriétaire et de ses ayants-droit en qualifiant l’embarcation d’engin de plage.

Suivant cette même lignée, il a été jugé par la Cour d’appel de Caen le 12 septembre 1991 à propos d’un zodiac, que le système complexe de limitation de responsabilité et de constitution du fonds de limitation prévu par la Convention du 10 octobre 1957, ne concerne pas, à l’évidence, les embarcations légères destinées à évoluer à proximité immédiate des côtes. Ainsi cette convention régissant « la responsabilité des propriétaires de navires de mer » n’est pas applicable à un bateau qui ne saurait être considéré comme un « navire de mer ».

Néanmoins, force est de constater que ces décisions affrontent une jurisprudence incertaine et une doctrine divisée. A ce propos, certains auteurs ont été en faveur d’une large extension de la notion de navire aux « navires de plaisance »<sup>49</sup>.

En effet, dans une première affaire, un abordage s’est produit entre un yacht d’une certaine importance et un zodiac en panne alors que celui-ci naviguait pour son propre compte. La Cour d’appel d’Aix en Provence dans un arrêt du 16 mars 1970 a estimé que le zodiac n’ayant pas les caractéristiques matérielles d’un navire, il n’y avait pas lieu d’appliquer les dispositions légales dérogatoires au droit commun de la responsabilité délictuelle suivant l’article 1384 du Code civil.

Cependant la Haute Juridiction censure dans un arrêt du 27 novembre 1972<sup>50</sup> au motif qu’en l’espèce le zodiac abordé doit être utilisé uniquement en mer, et qu’ainsi la qualification de cette embarcation doit suivre celles énoncées par la Convention de Bruxelles de 1910. Dès lors que le jet-ski emporte la qualification de navire, son propriétaire a accès à la limitation de responsabilité. Ainsi, par cet arrêt, un zodiac serait un navire au sens des dispositions

---

<sup>49</sup> DU PONTAVICE (E.), *Droit maritime*, 1991, 11<sup>ème</sup> ed. Dalloz

<sup>50</sup>Cass Com, 27 Novembre 1972, n° JurisData 1972-098304, pourvoi n° 70-12.596, Bulletin Chambre commerciale N°304 p.283, Gazette du Palais 1973, p.217

régissant la limitation de responsabilité. Le raisonnement des juges du fond s’énonce clairement sous forme de syllogisme : la limitation de responsabilité des propriétaires de navire s’applique à la plaisance, le zodiac est un navire de plaisance donc le zodiac est un navire soumis à ce titre aux dispositions de la loi du 3 janvier 1967.

De plus, dans l’arrêt rendu par la Cour d’appel de Rennes le 4 mai 1982, les juges ont considéré que sont applicables à une planche à voile, lorsqu’elle est utilisée en mer, les règles édictées par les articles 2, 3 et 6 de la loi du 7 juillet 1967 relatives à la réparation des dommages causés par un navire relativement à la réparation des dommages causés par un navire. Ces articles énoncent que chacun supporte ses propres dommages, en cas d’accident maritime, sauf faute prouvée à la charge des responsables des navires ou de l’un d’eux. Ces dispositions sont exclusives de l’application de la responsabilité de plein droit du fait des choses telle qu’elle résulte de l’article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil. Dès lors, la victime d’une collision entre deux planches à voile doit prouver la faute de l’auteur de son dommage. Or si la motivation des juges du fond n’est pas contestable, il convient de s’interroger sur l’assimilation opérée entre navire « de mer » et « engin flottant non amarré à poste fixe » émanant des termes de la loi du 7 juillet 1967<sup>51</sup>.

Enfin, il convient de souligner que la Chambre commerciale de la Cour de cassation a jugé dans un arrêt du 5 novembre 2003 qu’en cas d’abordage en eaux fluviales entre deux jet-ski, est seule applicable la loi du 5 juillet 1934 relative à l’abordage en navigation intérieure, laquelle loi exige que soit prouvée la faute du bateau responsable, étant exclue toute référence à la présomption de responsabilité édictée par l’article 1384-1 du Code civil.

Par cet arrêt, la Haute Juridiction rappelle d’abord l’existence, à côté du droit maritime, d’un droit fluvial marqué également par le particularisme du droit maritime, bien que moindre, la limitation de responsabilité n’existant pas en droit fluvial.

Mais aussi et surtout, qu’une fois la qualité de bateau admise, le heurt entre deux engins de ce type constitue un abordage et les règles du droit fluvial suivent ici celles du droit maritime. C’est seulement « si l’abordage est causé par la faute de l’un des bateaux<sup>52</sup> » que la réparation du dommage est imputée à celui-ci ou, plus exactement à celui qui exploite ou maîtrise le bateau « fautif ». Dès lors, aux termes de l’article 6 de la Convention internationale de 1910 sur l’abordage « il n’y a point de présomption légale de faute quant à la responsabilité de l’abordage ».

---

<sup>51</sup> VIALARD (A.), « *Droit maritime* », PUF, collection Droit fondamental, 1<sup>ère</sup> édition, 1997

<sup>52</sup> Article 3 de la loi de 1934 relative à l’abordage en navigation intérieure « si l’abordage est causé par la faute de l’un des bateaux la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute ».

## CONCLUSION

En l'état actuel du Droit, l'engin de plage est ainsi qualifié de navire lorsqu'il est, d'une part, apte à affronter les périls de la mer et, d'autre part, effectivement employé dans le cadre d'une navigation maritime. Or ces deux critères sont variables et relatifs tant au regard de la structure, de l'équipement, de l'habitabilité que du mode de propulsion de l'engin.

De surcroît, « alors que les problèmes de qualification se limitaient jusqu'ici à distinguer le navire du bateau de rivière, en vue de l'application du droit maritime, une foule d'engins nouveaux peuplent l'espace marin à des fins ludiques, tels planches à voile et autres engins de plage et de plaisance<sup>53</sup> ». Ainsi, aujourd'hui, il existe une extrême diversité de structures utilisées sur l'eau. Cette pluralité conduit à des conflits entre la conception traditionnelle du navire et le développement récent de nouveaux supports tels que les engins de plage.

Par ailleurs, en laissant à l'appréciation souveraine des juges du fond le travail de qualification, la Haute Juridiction rend à ces derniers le soin de décider du droit applicable. Or la qualification des éléments de faits est la clé de la mise en œuvre ou, a contrario, de la mise à l'écart du droit maritime. Fort de ce constat, l'habillage juridique opéré actuellement tend à attribuer le statut de navire aux engins de plage eu égard de la réglementation maritime. A l'opposé, les juges évincent l'application du régime de la limitation de la responsabilité.

Ainsi, en l'absence d'une intervention claire du législateur, il reviendra probablement à la Haute Juridiction de poser dans un arrêt de principe une qualification juridique opportune de l'engin de plage, solution qui serait ainsi perçue comme un îlot de stabilité dans un droit maritime en perpétuelle effervescence.

---

<sup>53</sup> In REMOND-GOUILLOUD (M.), « Le navire, aventure juridique contemporaine », DMF 1999 n°591 03-1999

<b>BIBLIOGRAPHIE</b>
----------------------

➤ **Dictionnaire**

- LE BAYON (A.), « *Dictionnaire de droit maritime* », Didact Droit, Presse Universitaire de Rennes 2004.

➤ **Traité :**

- BONASSIES (P.) & SCAPEL (C.), « *Traité de droit maritime* », LGDJ, 2006 p.1 n° 1
- BONNECASE (J.), « *Traité de droit commercial maritime* », Sirey, Paris, 1923 n°217 et n°219
- CHAUVEAU (P.), « *Traité de Droit maritime* », Edition Librairies Techniques, Paris 1958
- EMERIGON (B.M.), « *Traité des assurances et des contrats à la grosse* », Par M. Balthazard-Marie Emerigon, Avocat au Parlement de Provence, ancien conseiller au siège de l'amirauté de Marseille, 1783.
- GIDEL (G.), « *Le droit international public de la mer, le temps de paix* », Traité, tome I « Introduction : la haute mer » Etablissements Mellotée, Châteauroux, 1932 p. 65.
- RODIERE (R.), « *Les évènements de mer* », Traité de droit Maritime, Dalloz

➤ **Ouvrages et Manuels :**

- DOUAUD (Y.), « *Navire or not navire ?* », ADMA 1980 Tome V p. 190
- LANGAVANT (E.), « *Les moyens de la relation maritime* », Droit de la mer Tome III, Cujas, Paris, 1983 p. 11
- NDENDE (M.) in « *le statut du navire* », BEURIER (J-P.) (Dir.), « *Droits Maritimes* », Dalloz action 2006-2007
- REMOND-GOUILLOUD (M.) & RODIERE (R.), « *La mer. Droit des hommes ou proie des Etats ?* », Pédone, Paris, 1980 p. 21
- REMOND-GOUILLOUD (M.), « *Droit maritime* », Pedone, 1993 n°38 et s.
- RODIERE (R.) & Du PONTAVICE (E.), « *Droit maritime* », Dalloz, Paris, 12<sup>ème</sup> édition, 1997.
- ROUSSEAU (C.), « *Droit international public* » Tome IV, Les relations internationales, Sirey 1980, p. 287



- VALIN (R.J.), « *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, du mois d'août 1681* », Edition revue LEGIER, La Rochelle, 1776 Livre 2, Titre 10, Tome 1, p. 601.
- VIALARD (A.), « *Droit maritime* », PUF 1997, p. 241 et s.

➤ **Articles :**

- BEURIER (J.-P.) & BOISSON (P.), « *La plaisance et la sécurité maritime* », DMF 1987 p. 259
- BONASSIES (P.), « *Navire et Aptitude à affronter les risques de la mer* », In « *Cours de Droit Maritime* », 2003 n°142
- CORDIER (P.), « *Navire et autres bâtiments de mer - Notions fondamentales* », Jurisclasseur Transports, Fascicule 1045 1998 n°20.
- JUGLART (M.), « *la navigation de plaisance en mer* », DMF 1981 p. 387
- LUCCHINI (L.), « *Le navire et les navires* », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon 1991 ; Société Française pour le Droit International, Pédone, 1992 p. 13
- REMOND-GOUILLOUD (M.), « *Navires et engins de plage* », DMF 1984, p. 387
- REMOND-GOUILLOUD (M.), « *Le navire, aventure juridique contemporaine* », DMF 1999, n°591, 03-1999
- RODIERE (R.), « *Faut-il réviser la définition classique du navire ?* », JCP 1978 n°2880
- TASSEL (Y.), « *plaisance* », DMF 1997 p. 741 et s
- VIALARD (A.), « *Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance* », DMF 1996 p. 66
- VINEY (G.), « *Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et lourde* », Dalloz 1975, Chronique XIII

➤ **Jurisprudence**

- Cass. 13 janvier 1919, D. 1920, I, 340.
- Cass. Com 4 juin 1958, DMF 1958, p 655
- Cass. Com 27 novembre 1972, « *affaire Gipsy II* », n° de pourvoi 70-12596, Bulletin Chambre commerciale N°304 p.283, Gazette du Palais 1973, p.217, notes LUREAU (P.)

- Cass. Com 6 décembre 1976, « *Canot POUPIN SPORT* », DMF 1977, p.513 note RODIERE (R.)
- Cass. Com 5 novembre 2003 « *M. BODIN C/M. BUC et la CPAM des Pyrénées* », pourvoi n° 02-10.486, DMF 2004, n°647, p 331.
- CA Rennes 29 juin 1953, DMF 1954, p 26, JurisData 1982-040725
- CA Grenoble 3 février 1975, DMF, 1977, p16
- CA Rennes 4 mai 1982, DMF 1983, p40
- CA Aix-en-Provence, 14 avril 1987, « *Barge UR 91* », DMF 1989, p469
- CA Rennes 7 mai 1991, « *GOURBLAY c/ DUPUIS et CPAM de Brest* », semaine juridique JCP G, 1992 n°1-2 IV N°53 p.5, DMF 1992, n°515, 04-1992.
- CA Caen 12 septembre 1991, « *SANZ c/ LEGOUBEY et société LA CONCORDE* », DMF 1993, n°523, 01-1993.
- Tribunal de Commerce, Marseille 19 juillet 2006, DMF 2006, p798

➤ **Textes législatifs**

***Législation internationale :***

- Convention Internationale de Londres du 20 octobre 1972 portant sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer
- Convention de 1969 sur le droit d'intervention des Etats en haute mer
- Convention Internationale de Londres du 1<sup>er</sup> novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS – JO 23 mai 1980

***Législation nationale :***

- Ordonnance de Colbert sur la Marine d'août 1681.
- Loi du 5 juillet 1934 relatif aux abordages survenus « entre bateaux de navigation intérieure »
- Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 et son décret d'application du 6 juillet 1977 sur les événements de mer, JORF 9 Juillet 1967, p.6867
- Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde la vie humaine en mer, l'habilité à bord des navires et la prévention de la pollution – JORF 6 juillet 1983 p 2063.

- Décret n°77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer, Londres, 20 octobre 1972 p 3582.
- Décret du 30 août 1984 84-810 article 1<sup>er</sup> et II-12 §7.1 relatif à la sauvegarde de la vie en mer, à l'habilité à bord des navires et à la prévention de la pollution
- Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires modifié par l'arrêté du 28 juin 2000

➤ **Mémoire et Thèses**

- LALLEMENT (C.), *La navigabilité du navire*, Thèse soutenue à l'Université de Nantes le 18 octobre 2004 sous la direction d'Y.TASSEL, Nantes.
- LE JOLIFF (M.), *Contribution à l'étude du droit de la plaisance*, Mémoire soutenu le 5 septembre 2002, Université de Nantes.
- THUILIER (C.), *La responsabilité civile délictuelle du chef de bord en navigation de plaisance*, Mémoire présenté pour le DESS en droit de la mer et des activités maritimes, Université Lille II 1997
- VOISARD (A.), *Contribution à l'étude des aspects juridiques liés à l'utilisation des navires de plaisance*, Thèse soutenue en 1989, Université de Nantes.

➤ **Ressources électroniques**

- DALLOZ : <http://www.dalloz.fr>
- LEGIFRANCE : <http://www.legifrance.gouv.fr>
- LEXISNEXIS – Jurisclasseur Transport – CORBIER I. « Navire et autres bâtiments de mer » - 20 juillet 2006, cote 11,2006
- LEXISNEXIS - Jurisclasseur Transport- De LAPPARENT C. « Navigation de plaisance » - 25 janvier 2006, cote 05,2006 et 08,2006

<b>GLOSSAIRE<sup>54</sup></b>
-------------------------------

- **Abordage** : désigne le heurt entre deux navires ou entre un navire et un bateau de navigation intérieure. La présence d'un navire au moins est une condition nécessaire et suffisante, en quelque lieu que la collision se produise. Les textes distinguent l'abordage fortuit, l'abordage causé par la faute de l'un des navires et l'abordage causé par la faute commune des navires.
- **Bâtiment de mer** : il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, accomplissent un service spécial et suffisant à une industrie particulière.
- **Engins de servitude portuaire** : Bâtiments évoluant dans les ports, rades ou estuaires, souvent dénuées d'engin de propulsion et inaptes à se mouvoir et à se diriger. Ces engins aident à la navigation ou la permettent.
- **Evènement de mer** : désigne des évènements à caractère exceptionnel se produisant au cours d'une expédition maritime. Trois de ces évènements font l'objet d'une réglementation particulière en droit interne et en droit international : l'abordage, l'assistance et les avaries communes.
- **Fonds de limitation** : mécanisme financier permettant à un armateur de fixer le montant maximum des réparations qu'il devra payer lorsque le total des créances résultant d'un même évènement de mer dépasse les limites de responsabilité prévues par les textes.
- **Fortune de mer** : expression désignant tout évènement, survenu au cours d'un voyage maritime, et dû à des circonstances liées à l'état de la mer et du vent.
- **Navigabilité** : consiste en l'aptitude d'un navire à affronter les périls de la mer et à servir une exploitation donnée.

---

<sup>54</sup>LE BAYON (A.) : « *Dictionnaire de droit maritime* », Didact Droit, Presse Universitaire de Rennes 2004.

- **Navire** : Il s'agit d'une variété de bâtiment de mer, caractérisé par le fait qu'il peut effectuer un transport de personnes ou de biens. Faute de définition en droit interne, la doctrine considère que le terme s'applique aux engins flottants, de nature mobilière, affectés à une navigation qui les expose habituellement aux périls de la mer.
  
- **Périls de la mer** : s'entend de tout évènement anormalement pénible survenu au cours de l'expédition maritime.

<b>ANNEXES</b>
----------------

**Annexe 1** : Arrêt Chambre commerciale de la Cour de cassation du 27/11/1972..... - 37 -

**Annexe 2** : Arrêt Chambre commerciale de la Cour de cassation du 6/12/1976..... - 39 -

**Annexe 3** : Arrêt Chambre commerciale de la Cour de cassation du 5/11/2003..... - 41 -

---

**ANNEXE 1**

---

**Cour de cassation**  
**Chambre commerciale**  
**Audience publique du 27 novembre 1972**  
**N° de pourvoi: 70-12596**

**Cassation**

**République française**  
**Au nom du peuple français**

Sur le moyen unique : vu les articles 407 et 436 du code de commerce, applicables a la cause, attendu que, selon les énonciations de l'arrêt attaque, le 13 septembre 1965, le bateau Gipsy II appartenant a la société de la corniche d'or (saco) et assure par la compagnie la Zurich a heurte, en sortant du port de Saint-Tropez, un bateau de type zodiac, tombe en panne, -qui était le bateau de sauvetage du yacht Nonoa appartenant a la société Somapi, dont le siège est a panama, et assure par la compagnie la Levante ;

Que x..., qui était a bord du zodiac, ayant été blesse a assigne la Zurich plus de deux ans après l'accident en fondant son action sur l'article 1384 du code civil ;

Que la Zurich soutenant que l'article 407 du code de commerce est seul applicable a cet abordage, a fait valoir que cette action était prescrite conformément aux dispositions de l'article 436 du code de commerce ;

Que l'arrêt déféré décide, sans être critique sur ce point par le pourvoi, que x... se trouvant dans l'un des bateaux entres en collision, l'article 407 du code de commerce lui est applicable, qu'il soit ou non un tiers vis-à-vis des gardiens des bateaux, si cette collision constitue un abordage prévu par cet article ;

Attendu que, pour juger que l'accident litigieux n'est pas un abordage entre deux navires de mer ou entre un navire de mer et un bateau de navigation intérieure auquel soit applicable l'article 407 du code de commerce, l'arrêt attaque déclare que si le Gipsy II, navire relativement important servant au transport de passagers entre deux ports, constitue un navire de mer, par contre le zodiac n'est pas un bateau de navigation intérieure puisqu'étant le bateau de secours d'un yacht de plaisance destine a la navigation en mer il doit, en conséquence, être utilise uniquement en mer, que le zodiac ne peut être considéré comme accessoire de ce yacht que tant qu'il se trouve a bord ou remorque par le yacht, que lorsqu'il est utilise, comme en l'espèce, a un usage indépendant du yacht sur lequel il se trouve habituellement, il doit être considère comme un bateau indépendant ayant lui-même sa propre qualification, mais qu'alors ce bâtiment ne dépassant pas deux tonneaux, non ponté, dépourvu d'aménagements a la seule exception d'un moteur de 40 chevaux n'est pas normalement destine a la navigation en pleine mer, dangereuse pour lui, et ainsi, ne peut être considéré comme un navire au sens de l'article 407 du code de commerce ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que, selon les propres constatations de l'arrêt, le zodiac est le bateau de secours d'un yacht de plaisance destine a la navigation en mer et, qu'en conséquence, il doit être utilise uniquement en mer, que, des lors, la qualification de cette embarcation, doit être considérée comme rentrant dans les prévisions des dispositions de l'article 407 du code de commerce reprises de la convention de Bruxelles du 23 septembre

1910, la cour d'appel a violé, par refus d'application, les textes susvisés ;  
Par ces motifs : casse et annule l'arrêt rendu le 16 mars 1970 entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ;

Remet, en conséquence, la cause et les parties au même et semblable état ou elles étaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier

**Publication :** bulletin des arrêts cour de cassation chambre commerciale n. 304 p. 283

**Décision attaquée :** cour d'appel Aix-en-Provence du 16 mars 1970

**Textes appliqués :**

Code de commerce 407 Ancien

Convention Bruxelles 1910-09-2



---

**ANNEXE 2**

---

**Cour de cassation**  
**Chambre commerciale**  
**Audience publique du 6 décembre 1976**  
**N° de pourvoi: 75-12057**

**Rejet**

**REPUBLIQUE FRANCAISE**  
**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

Sur le premier moyen : attendu que, selon les énonciations de l'arrêt attaque (Grenoble, 3 février 1975), Barnabe, propriétaire d'une embarcation mue par un moteur hors-bord qui lui avait été vendue par le x... naval Perrin z... et qui avait été fabriquée par le x... naval de la Saone Mac'son, sortit en mer sur cette embarcation en juin 1970, devant frontignan (Herauld), avec son fils, un ami, a..., et le fils de celui-ci, puis mouilla a quelque distance du rivage pour se livrer a la pêche ;

Que le vent fraichissant, il leva l'ancre deux heures plus tard ;

Que, au cours de cette manœuvre, l'embarcation chavira et les deux adultes se noyèrent, les deux jeunes gens ayant seuls pu être sauvés ;

Que B... Roca demanda, tant a B... Barnabe, qu'a la compagnie la fédérale, assureur de Barnabe, le paiement de y... et intérêts en raison du préjudice ainsi subi, tant par elle-même que par ses six enfants mineurs ;

Attendu qu'il est fait grief a la cour d'appel, pour allouer aux consorts Roca des y... et intérêts d'un montant total de 550 000 francs, d'avoir décidé que l'embarcation n'était pas un navire, mais un engin de plage, dont le propriétaire n'était des lors pas fonde a se prévaloir de la limitation de responsabilité instituée par l'article 61 de la loi du 3 janvier 1967, et déterminée par l'article 3, alinéa 7, de la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, le fonds de limitation étant en l'espèce d'un montant de 342 658 francs, alors, selon le pourvoi, que l'arrêt attaque ne pouvait ainsi exclure l'application en la cause du droit maritime, et, spécialement, de la limitation de responsabilité susvisée, des lors, qu'il avait reconnu que le prototype de l'embarcation de plaisance dont il s'agit avait été homologué par l'administration, et classe par celle-ci dans l'une des catégories prévues au décret du 28 février 1969 sur les règles relatives a la sécurité et a la navigation dans les eaux maritimes des navires de plaisance d'une longueur inférieure a 25 mètres, c'est-a-dire dans la catégorie des navires, aptes a la navigation en mer ;

Mais attendu que la cour d'appel a relevé que l'embarcation mesurait 2,95 mètres de long, 1,35 mètre de large, 0,46 mètre de creux, que son faible poids, son apparence frêle et le peu de hauteur de sa coque par rapport a la ligne de flottaison limitaient son emploi a celui d'un engin de plage ;

Qu'elle a fait ainsi ressortir que l'engin flottant dont il s'agit n'était pas habituellement affecté a la navigation en mer ;

Qu'elle a pu dire, en conséquence, qu'elle qu'ait été la catégorie administrative dans laquelle le prototype de l'engin avait été classé, que l'engin qui avait chaviré n'était pas un navire, au sens de la loi du 3 janvier 1967, en ses articles 58 et suivants ;

Que le moyen est mal fondé ;

Sur le second moyen : attendu qu'il est encore reproché à la cour d'appel d'avoir condamné les ayants droit de Barnabe et la compagnie la fédérale à payer des y... et intérêts aux consorts a... en raison des fautes, causes du chavirage, commises par Barnabe, alors, selon le pourvoi, que l'arrêt ayant constaté que le x... Perrin et le x... Mac'son lui avaient laissé croire que le canot répondait aux caractéristiques d'un navire de plaisance, qui pouvait par suite être utilisé jusqu'à cinq milles nautiques en mer, il en résultait nécessairement que Barnabe, en l'utilisant à l'intérieur de cette limite, ne s'exposait à aucun risque du fait de l'éloignement de la côte, et qu'il n'a commis aucune imprudence en s'éloignant du rivage comme il l'a fait ;

Mais attendu que la cour d'appel a relevé, par motifs propres ou adoptés, que Barnabe, chef de bord d'une embarcation manifestement inadaptée à la navigation maritime en raison de ses dimensions réduites, démunie en outre de tout armement de sécurité, n'avait pas hésité à s'éloigner à un mille et demi du rivage, avec trois passagers et un attirail encombrant, à mouiller sur un haut-fond, et à demeurer à ce mouillage par vent fraîchissant de 5 jusqu'à 9 et 10 mètres/seconde, la mer s'étant formée en conséquence jusqu'à présenter une suite de moutons serres et agressifs ;

Que, quelles que puissent être les limites administratives des diverses zones de navigation instituées pour la plaisance par l'arrêté du 28 février 1969, l'arrêt a ainsi caractérisé des fautes d'imprudence commises en l'espèce par Barnabe, et justifie sa décision ;

Par ces motifs : rejette le pourvoi formé contre l'arrêt rendu le 3 février 1975 par la cour d'appel de Grenoble.

**Publication :** Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre commerciale N. 306 P. 256

**Décision attaquée :** Cour d'appel Grenoble (Chambre civile 2) du 3 février 1975

**Précédents jurisprudentiels:** Cour de Cassation (Chambre commerciale) 1972-11-27 Bulletin 1972 IV N. 304 p. 283 (CASSATION).

**Textes appliqués :**

Code civil 1382

Convention 1957-10-10 Bruxelles

LOI 67-5 1967-01-03 ART. 58

LOI 67-5 1967-01-03 ART. 61

---

**ANNEXE 3**


---

**Cour de cassation**  
**Chambre commerciale**  
**Audience publique du 5 novembre 2003**  
**N° de pourvoi: 02-10486**

**Cassation partielle.**

**REPUBLIQUE FRANCAISE**  
**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIERE ET ECONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Donne acte à M. X... de son désistement envers la compagnie Pacifica, la commune de Cavaillon, Mme Y..., M. Z..., l'association American Cross et M. A... ;

Sur le moyen unique, pris en sa première branche :

Vu les articles 1384 du Code civil et 1er de la loi du 5 juillet 1934, relative à l'abordage en navigation intérieure ;

Attendu, selon l'arrêt critiqué, rendu en matière de référé, que M. B... et M. X..., qui pilotaient chacun une moto des mers, appelée "jet-ski", qu'ils avaient louée à l'association American cross sont entrés en collision sur le lac des Vignères et qu'ayant été blessé, M. B... a assigné en référé-provision M. X... ainsi que la CPAM des Pyrénées ;

Attendu que pour accueillir la demande de provision présentée par M. B..., l'arrêt retient que la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384-1 du Code civil n'est pas en l'état renversée par l'administration d'une preuve suffisante soit d'une faute de la victime soit de la survenance d'un cas de force majeure ; qu'ainsi les éléments fournis aux débats ne peuvent constituer une contestation sérieuse propre à empêcher l'allocation d'une provision ;

Attendu qu'en statuant ainsi par application des règles de la responsabilité délictuelle alors qu'en cas d'abordage entre deux bateaux de navigation intérieure, la loi du 5 juillet 1934 est seule applicable, la cour d'appel a violé par fausse application le premier des textes susvisés et par défaut d'application le second de ces textes ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a condamné M. X... à payer à M; B... la somme de 50 000 francs à titre de provision, l'arrêt rendu le 11 octobre 2001, entre les parties, par la cour d'appel de Nîmes ; remet, en conséquence, quant à ce, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier ;

Condamne M. B... aux dépens ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de Cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de Cassation, Chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du cinq novembre deux mille trois.

**Publication** : Bulletin 2003 IV N° 159 p. 178

**Décision attaquée** : Cour d'appel de Nîmes, du 11 octobre 2001

<b>TABLE DES MATIERES</b>
---------------------------

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>2</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b><i>PARTIE I De l'appréciation subjective du navire à la qualification objective de l'engin de plage</i></b> .....	<b>9</b>
<b><i>CHAPITRE I La notion de navire : une appréciation subjective face à l'absence de définition à portée générale</i></b> .....	<b>9</b>
<i>I Des normes floues et imprécises : la difficile délimitation de la notion de navire</i> .....	10
<i>II Une appréciation in concreto de la jurisprudence : l'émergence de critères différents et déterminants à la notion de navire</i> .....	12
<i>A Les critères indifférents à la notion de navire</i> .....	12
1. <i>La notion de dimension et de propulsion du bâtiment</i> .....	12
2. <i>La notion de flottabilité du bâtiment</i> .....	14
<i>B Les critères déterminants à la qualification du bâtiment</i> .....	15
1. <i>L'aptitude du bâtiment à affronter les périls de la mer</i> .....	15
2. <i>L'affectation du bâtiment à la navigation maritime</i> .....	18
<b><i>CHAPITRE II La notion d'engin de plage : vers une réglementation objective</i></b> .....	<b>19</b>
<i>I Les activités nautiques : une classification objective opérée par l'administration</i> .....	20
<i>II Les caractéristiques techniques et la réglementation de l'engin de plage</i> .....	21
<i>A une classification technique rigoureuse</i> .....	21
1. <i>Une embarcation rigide à voile ou à moteur</i> .....	21
2. <i>Une embarcation pneumatique</i> .....	21
3. <i>Une embarcation mue exclusivement par l'énergie humaine</i> .....	22
<i>B La réglementation de l'engin de plage : des limites de circulation</i> .....	22

<b><i>PARTIE II La détermination des règles et du régime de responsabilité applicables à l'engin de plage.....</i></b>	<b><i>23</i></b>
<b><i>CHAPITRE I La réglementation maritime applicable aux engins de plage .....</i></b>	<b><i>23</i></b>
<b><i>CHAPITRE II Un régime de responsabilité de droit commun .....</i></b>	<b><i>26</i></b>
<i>I Les conditions gouvernant l'affectation de la limitation de responsabilité .....</i>	<i>26</i>
<i>II Un principe non applicable aux engins de plage.....</i>	<i>28</i>
<b><i>CONCLUSION .....</i></b>	<b><i>30</i></b>
<b><i>BIBLIOGRAPHIE.....</i></b>	<b><i>31</i></b>
<b><i>GLOSSAIRE .....</i></b>	<b><i>35</i></b>
<b><i>ANNEXES .....</i></b>	<b><i>37</i></b>
<b><i>TABLE DES MATIERES.....</i></b>	<b><i>43</i></b>

